M. 13. S. 16

KAIS.KÖN.HOF BIBLIOTHEK
12.823-B
ALT-

Digitized by Google

12823-B.

Digitized by Google

Die

deutſche Schifffahrts-Akte

und

die Differenzial-Zollfrage,

im Intereſſe Deutſchlands und des deutſchen Zollvereins

erläutert

mit Hülfe offizieller Quellen

von

W. Doenniges.

Berlin, 1848.

Verlag der C. Trautwein'ſchen Buch- und Muſikalienhandlung.

(J. Guttentag.)

Separat-Conto.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort.

Die vorliegende Schrift macht nicht den Anſpruch, daß ſie vollſtändig oder zum größten Theil dem Verfaſſer als alleiniges Eigenthum angehöre. Die Thatſachen, die darin angeführt werden, verdankt er meiſtens, ſo weit ſie ſich auf Zuſtände und Verhältniſſe des deutſchen Zollvereins beziehen, der mit der größten Liberalität gewährten Einſicht in offizielle Quellen und Berichte. Auch in den Gründen verdankt er ſehr Vieles der Anregung ſeiner Freunde oder den Schriften derſelben, von welchen einige nur im Manuſcript gedruckt waren, oder in mündlichen Vorträgen beſtanden. Möglichſt klare Zuſammenſtellung und Prüfung des bisher über ein Differenzialzoll-Syſtem Geäußerten, iſt

der Zweck der Schrift. Daß er dabei ſo äußerſt wenige Gründe für Beläſtigung und Beſchränkung des Handels durch Differenzialzölle aufnehmen oder vertheidigen konnte, liegt, wie er glaubt, an der Schwachheit dieſer Gründe. Die über Frankreichs Differenzialzoll-Syſtem und deſſen Wirkung auf die Schifffahrt beigebrachten Thatſachen ſind theils aus offiziellen (preußiſchen) Zuſammenſtellungen, theils aus franzöſiſchen Schriften, namentlich in der Revue des deux mondes von 1846 Auguſt und September, entnommen. Bei den offiziellen Schifffahrts-Liſten überhaupt muß er bemerken, daß ſie in der Nachweiſung ein und derſelben Thatſache bisweilen nicht miteinander genau übereinſtimmen, ſo z. B. weiſen (nach einer Erklärung Lord Palmerſtons) die engliſchen Liſten nur 4 britiſche Schiffe nach, die im vorigen Jahre in indirekter Fahrt nach den Zollvereins-Häfen kamen, während die preußiſchen deren 14 nachweiſen. Aber die Abweichungen dieſer Art waren doch, ſo weit er ſie zu bemerken Gelegenheit hatte, nicht ſo bedeutend, daß ſie die Folgerungen und Verhältniſſe, die ſich daraus ergaben, umgeſtoßen hätten.

Angriffe der Art, die nur zum Zwecke haben, einzelne Nachweiſungen in Zahlen zweifelhaft zu

machen, ohne daß dadurch die gefolgerten Verhält-
niſſe oder Grundſätze, als falſch nachgewieſen wür-
den, muß er unberückſichtigt laſſen, weil er glaubt,
auf ſeine Quellen ſich verlaſſen zu dürfen. Dagegen
wird er weſentliche Berichtigungen von Irrthümern
und Grundſätzen gerne beachten und anerkennen. Nicht
auf ſchriftſtelleriſchen Ruhm kommt es ihm an, ſondern
auf die Geltendmachung beſtehender Intereſſen, auf
Vermittelung und Vereinigung der Intereſſen des
ganzen deutſchen Vaterlandes. Daß dies ohne Zu-
rückweiſung und Widerlegung ſolcher Pläne, die ihm
als unbegründete Hoffnungen und Chimären erſcheinen,
nicht möglich war, verſteht ſich von ſelbſt. Die Ab-
ſchnitte I. bis IV. ſind im Laufe dieſes Jahres in
der Allgemeinen Preußiſchen Zeitung bereits publizirt
worden. Die Einleitung ſoll den hiſtoriſchen Stand
der Frage äußerlich beleuchten. Der Abſchnitt V. giebt
in kurzen Umriſſen dasjenige an, was der Verfaſſer in
Bezug auf einen Schifffahrtsbund deutſcher Staa-
ten, für wünſchenswerth und ausführbar hält; außer-
dem aber die Bemerkungen praktiſcher Finanzmänner
über die Schwierigkeiten, welche einem Differenzialzoll-
Syſtem mit Beläſtigung des indirekten Handels in der
praktiſchen Ausführung entgegenſtehen. Die Beilagen

und Tabellen beſtehen theils aus ſchon veröffentlichten, theils aus bisher noch nicht bekannt gewordenen Aktenſtücken. Sie ſollten wenigſtens mit einiger Vollſtändigkeit die Ueberſicht über die Zuſtände unſerer Zollvereinsrhederei und Schifffahrt gewähren.

Berlin im Oktober 1847.

W. D.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

I. Ueber Differenzialzölle, ihre Wirkung und Unterſchiede 23

II. Die Wirkung der Differenzialzölle, ihre Modifikationen und theilweiſe Aufhebung in Frankreich, Großbritanien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika 46

III. Die Intereſſen des Seehandels und der Schifffahrt des deutſchen Zollvereins gegenüber der Differenzial-Zollfrage 93

IV. Das Intereſſe der Hanſeſtädte und der deutſchen weſtlichen Küſtenländer gegenüber der Differenzial-Zollfrage 123

V. Differenzialzölle, als Retorſionsmaaßregeln. Ein deutſcher Schifffahrtsbund 158

Beilage I. I

a) Eingabe der Stralſunder Kaufmannſchaft an Sr. Excellenz den Herrn Finanz-Miniſter. S. I.

b) Erklärung der Kaufleute und Schiffs-Rheber Neu-Vor-Pommerns gegen Differenzialzölle. S. III.

Beilage II. Nachweiſung der in den Häfen des Preußiſchen Staats in den Jahren 1846 und 1845 ein und ausgegangenen Seeſchiffe, einſchließlich der Dampfſchiffe und mit Ausſchluß der Küſtenfahrzeuge IX

Beilage III. Nachweiſung des Beſtandes der zur Rhederei in den Preußiſchen Oſtſeehäfen im Jahre 1805 und 1815 bis 1846 gehörenden Seeſchiffe LIII

Digitized by Google

Seite

Beilage IV Ueberſicht der Küſtenfahrzeuge der Preußiſchen Rhederei an der Oſtſee LXII

Beilage V. Nachweiſung der in Preußiſche Häfen eingelaufenen und aus Preußiſchen Häfen ausgelaufenen beladenen nationalen und fremden Schiffe, mit Ausſchluß des Küſtenverkehrs, während der Jahre 1834 bis 1846 LXIII

Beilage VI. Nachweiſung der in den Jahren 1819 bis 1844 im Preußiſchen Staate neu erbauten Seeſchiffe . . . , ... LXIV

Beilage VII. Nachweiſung des Beſtandes der zur Rhederei in den Preußiſchen Oſtſeehäfen gehörenden Seeſchiffe und Küſtenfahrzeuge am 1. Januar 1847, verglichen mit dem Beſtande vom 1. Januar 1846 und der während des Jahres 1846 eingetretenen Veränderungen LXV

Einleitung.

Die Frage der Differenzialzölle hat bereits ſeit einigen Jahren die politiſche, wie induſtrielle Welt des deutſchen Vaterlandes bewegt. Von der Preſſe, namentlich Süd-Deutſchlands angeregt, von einer Partei unterſtützt, die in der Erhöhung der Schutzzölle das Univerſalmittel zur Hebung und Vergrößerung unſerer Induſtrie ſah, und die Differenzialzölle zu gleichem Zwecke eingeführt wiſſen wollte, hatte der Vorſchlag von Unterſchiedszöllen als ein Mittel für die Beförderung und Erweiterung des Deutſchen Zollvereins aufgefaßt, auch das Glück, von dem Königl. Preußiſchen Handelsamte in einer eigenen Denkſchrift vertreten zu werden, welche ſpäter in öffentliche Schriften überging und mehr oder weniger Anfechtung oder Zuſtimmung erfuhr [1]).

Es konnte nicht fehlen, daß dieſe Frage auch in der Form der Petition an den erſten Vereinigten Landtag Preußens gebracht wurde, da man aus mehreren öffentlichen Blättern Süd- und Weſt-Deutſchlands entnehmen konnte, welche große Hoffnungen für den Aufſchwung unſerer Schifffahrt und den Abſatz inländiſcher Induſtrie-Erzeugniſſe daran geknüpft wurden. Nur über die Wirkungen und Zwecke, wie über die Höhe und das Maaß der Differenzialzölle hatte man ſich nicht geeinigt. Die

1) Vergl. den Abdruck derſelben in, die Aufgabe der Hanſeſtädte S. 362. ff.

Digitized by Google

Einen wollten Förderung des direkten Handels, die Anderen Förderung des Abſatzes unſerer Fabrikate auf transatlantiſchen Märkten, die Dritten Förderung unſerer Zollvereinsrhederei und Schifffahrt, die Vierten erwarteten wenigſtens die Ausdehnung des Deutſchen Zollvereins über die Nordſeeſtaaten und Hanſeſtädte als Erfolg der Maaßregel; die Fünften endlich wollten eine Retorſionsmaaßregel in ihnen gegen ausländiſche Staaten, die ſich nicht auf den Fuß der vollkommen gleichen Reciprocität mit uns geſtellt hätten.

Alle dieſe Zwecke und Meinungen wurden in chaotiſcher Verwirrung durcheinander von verſchiedenen Blättern vertreten; die meiſten dachten vielleicht, alle Fliegen auf Einen Schlag mit dieſer Klappe zu treffen; alle möglichen Vortheile des nationalen Syſtems damit zu erreichen. Die nationale Flagge, die nationale Schifffahrt, die nationale Induſtrie, der nationale Handel, die nationale Größe des Zollvereins war die Loſung!

Welche Verluſte und Nachtheile man aber mit eben dieſer Maaßregel der nationalen Schifffahrt, dem nationalen Handel und den nationalen Induſtriezweigen des Zollvereins aufbürden würde, was man verlieren könne und wirklich verliere, nicht bloß in den Finanzen, welche Schwierigkeiten der Durchführung ſich böten, dieſes zu überlegen, fiel nur Wenigen ein. Die Stimmen dieſer Wenigen aber verhallten von der großen Maſſe unſerer Zeitungsſchreiber ungehört. Man begnügte ſich mit glänzenden Hoffnungen und der Zuſtimmung einzelner Intereſſirter, wies die Vorſchläge derjenigen, welche die Frage gründlich erörterten, wie die Warnungen derjenigen, welche ſich gegen die Maaßregel erhoben, zurück. Nicht eine einzige umfaſſende, gründliche Schrift wurde von den Anhängern der Differenzialzölle zur Vertheidigung derſelben geliefert, nachdem die Handelskammer von Köln ſich entſchieden gegen die Differenzialzölle ausgeſprochen, und die nachtheiligen Wirkungen derſelben bei vielen Nationen, wo ſie exiſtiren, nachgewieſen hatte [1]).

1) Vergleiche (Camphauſen) Denkſchrift über die Beförderung der Schifffahrt des Zollvereins.

Alle Anhänger der Differenzialzölle klammerten ſich vielmehr an die Schrift des Handelsamtes an, wieſen höchſtens auf vereinzelte Intereſſen (etwa Bremens und Antwerpens) hin und blieben bei den allgemeinſten Phraſen über Förderung der nationalen Schifffahrt, des direkten Handels und des Abſatzes der Induſtrie-Erzeugniſſe ſtehen.

Man kann wohl ſagen, es waltete auch bei dieſer Frage jener merkwürdige und größte Irrthum der Protectioniſten und Schutzzöllner vor, daß ſie glaubten, hinreichend mit ihren Hoffnungen die Nachtheile der Maaßregel aufwiegen zu können, daß ſie Wünſche anſtatt der Erfolge zahlten, und ſich weiter nicht um die Nachtheile kümmerten [1]).

---

1) Die größte Täuſchung des Merkantil-Schutzzoll- und Prohibitivſyſtems liegt darin, daß man **nicht** berechnet, was man bei der Vertheuerung der Waare durch die Schutzzölle aufopfert, und nur das anſchlägt, was man producirt oder produciren könnte. Ob die hervorgelockte oder erzwungene Mehrproduktion nicht mit höheren Koſten verbunden ſei, ob nicht eben dadurch der wirthſchaftliche Zuſtand der Nation und gerade der anderer Producenten verſchlechtert werde, wird nicht gefragt, dagegen aber die ganze Ausdehnung Einer Produktion als Folge der Zölle genommen, auch wenn ſich dieſelbe oder ein Theil derſelben auf natürlichem Wege beſſer und wohlfeiler ergeben hätte. Gerade in der erzwungenen Ausdehnung der Produktion liegt der Nachtheil. Dies weiſen die Schutzzöllner uns ſelber nach. Wer von dieſem Verfahren einen neuen Beweis haben will (wir wollen nicht einmal auf die allbekannten Nachtheile der Weber, Färber und Drucker durch den erhöhten Twiſtzoll hinweiſen), der leſe das Pröbchen von der Behandlung dieſer Frage in, Glaſer Schutzzölle und Konſumenten Beſteuerung, Berlin, 1847 S. 17—22, wo die ganze Ausdehnung unſerer Eiſenproduktion von 1842 — 1845 auf die erhöhten Eiſenzölle geſchoben wird, während der erhöhte Zoll erſt 1844 eintrat, auf der andern Seite aber mit keiner Sylbe auf die erhöhten Koſten der Eiſenprodukte hingewieſen, noch die Nachtheile unſerer Marine, unſerer Eiſenwaaren-Fabrikanten, unſerer Maſchinen-Fabrikanten und Eiſenbahnen berührt werden. Nur noch einige ſolcher Zölle, wie die Eiſenzölle, haben wir nöthig, und noch einige ſolcher gedankenloſen Schriften, um diejenigen, welche die Induſtrie als ein zuſammenhängendes Gebiet nationaler Thätigkeiten aufzufaſſen gewöhnt ſind, von der unbedingten Erwerbsfreiheit und der Nothwendigkeit der Abſchaffung aller Schutzzölle zu überzeugen. Herr Dr. Glaſer möge doch vor allen Dingen beherzigen, was ihm ſchon ſo oft von ältern Nationalökonomen geſagt iſt, daß man erſt wiſſen müſſe, wie **vielſeitig** und **ſchwierig** die

Am 17. Mai 1847 kam die Frage der Differenzialzölle vor die Herren-Kurie des Preußiſchen Allgemeinen Landtags. In ſchweſterlicher Umarmung mit der Petition, betreffend eine baldige Reviſion des gegenwärtigen Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverſtändigen (d. h. Fabrikanten) trat ſie auf. Es ſtand ihr an der Stirne geſchrieben, wes Geiſtes Kind ſie war: „Die Schifffahrtsfrage ſteht mit der Garnfrage in enger Verbindung; durch eine befriedigende Löſung der letzteren werden große Baumwollenmärkte in Deutſchland entſtehen.“

---

vorliegende Frage ſei, ehe er ſich daran giebt, Rechnungen von Produktionswerthen S. 19. aufzuſtellen, in welchen er zu *keinen* Reſultaten für die Frage kommt, in welchen er ſeine Unkunde dadurch zu erkennen giebt, daß er das Roheiſen immer wieder bei dem weiter verarbeiteten Eiſen anſetzt, und ſo doppelt rechnet, in welchen er endlich gar nicht einmal die Eine Seite der Frage beantwortet, wie viel *Werthe mehr*, als früher, denn wirklich *nach* dem Schutzzoll, wenn auch zu höheren Koſten, in den Hüttenwerken produzirt wurden. Nachdem er dies berechnet hat, möge er ſich nach Remſcheid wenden, oder auch an unſere Schmiede und Schloſſer, und an unſere Rheder, um dieſe Sachverſtändigen zu fragen, wie viel ſie an den erhöhten Eiſenpreiſen verlieren. Dies wäre die andere Seite der Sache. Erſt dann möge Herr Dr. Glaſer ſich auch an die Hamburger wenden und fragen, ob es die freie Bewegung ihres Handels ſei, dem ſie die Ausdehnung deſſelben verdanken oder nicht. Vorher möge er aber die Schriften über Hamburgs Handel ſtudiren, von denen ich S. 16. meiner Schrift gegen die Schutzzölle eine anführte, in welcher nachgewieſen wird, daß der *größte Theil* des Hamburger Handels *unabhängig* vom Zollvereinsgebiet daſteht, denn „daß auch ein weſentlicher Theil der Einfuhren Hamburgs für den Zollverein beſtimmt iſt,“ hat Niemand geleugnet. Herr Dr. Glaſer hat vielmehr auch hier, wo er mich anzugreifen ſucht, die Frage gar nicht verſtanden, auf die es ankommt. Es ſollte gezeigt werden, wie es im Intereſſe einer Handelsſtadt liege, ſich ſo wenig wie möglich durch *Zölle* beläſtigt zu ſehen. Deshalb führte ich die ungeheuren Einfuhren Hamburgs an, die aber für den Zollverein allein nicht ſtattfinden, ſondern zum größten Theil wieder *ausgeführt* werden, weil Hamburg ein Zwiſchenmarkt für ſehr viele Länder Europa's eben durch die Freiheit ſeines Handels geworden iſt. Wer keinen Begriff von der Beziehung dieſer Thatſachen auf die Hemmung des Handels durch die Zölle hat, ſollte wenigſtens die Beſcheidenheit beſitzen, den Hamburgern keine guten Rathſchläge geben zu wollen, „durch Beſchützung ihres heimiſchen Gewerbefleißes indirekt ihren Wohlſtand zu fördern!“

„Man berechnet, daß der Bedarf an Baumwolle 600 bis 700 Schiffsladungen beträgt, welche künftig direkt von Amerika bezogen würden. Die Schifffahrt des Zollvereins bedarf einer eben ſo kräftigen Aufhülfe wie die Induſtrie; während England, Holland, Spanien und andere Länder den direkten Verkehr mit den transatlantiſchen Staaten durch hohe Differenzialzölle begünſtigen, iſt dieſes im Zollverein nicht der Fall. — Unter ſolchen Umſtänden iſt der traurige (!?) Zuſtand der preußiſchen Rhederei erklärlich. Während dieſelbe in anderen Staaten fortwährend zunimmt, iſt das Gegentheil bei uns der Fall (?). Die Einführung eines Differenzial- und Reciprocitätsſyſtem wird daher als die dringendſte Maaßregel angeſehen, um die diesſeitige Rhederei zu heben und den Wohlſtand der Oſtſeeprovinzen, welche alle Elemente für das Gedeihen einer großartigen Rhederei haben, zu fördern.“ So lauteten die Worte der Begründung, und die Abtheilung der Herren-Kurie hielt demnach dafür, daß die im Eingange beregten Fragen über Garnzölle und Rückzölle, und über ein Differenzialzoll-Syſtem nach vorhergegangener Anhörung von Sachverſtändigen, namentlich der betreffenden Fabrik-Beſitzer und unter Beachtung der Aeußerungen der Handels-Kammern der weſtlichen, und der Korporationen der Kaufmannſchaften der öſtlichen Provinzen der Monarchie bei der nächſten Zollconferenz noch einmal preußiſcherſeits zur Erörterung zu ſtellen ſein werden.“ — Es iſt bekannt, welchen Gang die Sache in der Herren-Kurie nahm; die Petition ſollte zur Empfehlung bei Sr. Majeſtät dem Könige auf dem geſetzlichen Wege angenommen werden. Die Herren ſchienen überzeugt, daß Induſtrie und Schifffahrt des Zollvereins leide, Alles leide, und daß Schutz- und Differenzialzölle das Univerſalmittel zur Abhülfe der Noth ſeien. Nur wenige Redner, unter dieſen aber gerade diejenigen aus den leidendſten Fabrik-Diſtrikten Schleſiens, ſahen die Schutzzölle nicht als ein Medikament an, daß man den kranken Webern und Spinnern einzugeben habe, ja ſie hatten die Kühnheit, auf die Wirkungsloſigkeit und Schädlichkeit der Schutzzölle hinzuweiſen. Aber ihre und des Herrn Finanzminiſters Excellenz, ſo wie des Herrn General-Steuer-Direktors Zahlen und

Gründe verhallten ohne merklichen Eindruck. Es war ſchwierig, ihnen zu folgen. Die Differenzialzölle wurden ſo nebenbei berührt, und mehr als Zugabe empfohlen; dabei vernahm man aus dem Munde des Herrn Grafen v. Arnim folgende Nachrichten: „In dem Antrage eines Abgeordneten der Rheinprovinz iſt behauptet, die preußiſche Rhederei habe ſeit 1832 um 4000 Laſten abgenommen. Wenn ich dies natürlich nicht verbürgen kann, ſo verweiſe ich wiederholt auf die Anſchauung (!) Vergleichen wir den Zuſtand der Rhederei in den Oſtſee-Häfen mit demjenigen Zuſtande, der vor 20 und 30 Jahren beſtand, ſo erklären alle Augenzeugen, alle (!) Kaufleute, die dort leben, daß er zurückgegangen iſt und können dies durch Data nachweiſen, die irrekuſabel ſind!"

Abgeſehen von der gänzlichen Bodenloſigkeit der vermeintlichen Thatſache und den trüben Quellen derſelben, wurde nicht einmal eine Erläuterung verſucht, wie denn nun Differenzialzölle gegen die indirekte Schifffahrt dieſem Zuſtande unſerer Rhederei aufhelfen könnten, nicht einmal der Zuſammenhang des Mittels mit dem Zwecke wurde erläutert. Wie man den guten Willen dort für die That nahm, iſt bekannt.

Nicht genau bekannt iſt aber, welchen Verlauf die Frage weiter in der Kurie der drei Stände nahm. Dort lag auch bei der ſechsten Abtheilung eine ſehr wohlgemeinte Bitte eines Abgeordneten der pommerſchen Ritterſchaft vor, des Herrn v. Heyden-Cartlow, die auf die Erlaſſung eines Geſetzes zielte, wonach jede direkte Einfuhr aus außereuropäiſchen Produktions-Ländern in den Zollverein, durch Zollvereins- oder dieſen gleichgeſtellte Schiffe — wenn auch über einen Hafen zwiſchen Schelde und Elbe eingehend — eine Zollvergünſtigung von 20 pCt. genießen ſollte. Hier war der Antrag alſo ſchon beſtimmter und deutlicher gefaßt. Es wurden als Zwecke der Bitte ausgeſprochen:

1) die Rhederei der Zollvereinsländer gegen Beeinträchtigungen zu ſchützen, welche ihr durch die Schifffahrtsgeſetze anderer Länder zugefügt werden;

2) den Seehandel des Zollvereins dafür zu entſchädigen, daß

ſeine Bewegung durch die Mauthgeſetze des Zollvereins in vielen Richtungen beengt iſt, wodurch ihm die Konkurrenz mit dem Seehandel der Vorhäfen des Zollvereins erſchwert wird;

3) dieſen Vorhäfen und den deutſchen Uferſtaaten den Beitritt zum Zollverein wünſchenswerth zu machen, der vereinsländiſchen Inſtuſtrie durch Begünſtigung des direkten Austauſches ihrer Fabrikate und direkten Bezüge ihres Rohmaterials neue Vortheile zu eröffnen, und endlich

4) ein Mittel zu gewinnen, vortheilhafte Verträge mit andern Schifffahrt treibenden Nationen herbeizuführen.

Neu war in dieſer Petition nur die frappante Motivirung des Punktes 2., den Seehandel zu entſchädigen für die Hemmung, die er durch das Mauth-Syſtem des Zollvereins erleide; eine Anſicht, die gar nicht in der Herren-Kurie berührt war, der es unbekannt zu ſein ſchien, welche Nachtheile unſer Oſtſeehandel z. B. durch die Erhöhung der Eiſenzölle erlitten habe.

Auch mußte es alle ruhigen Beobachter des Verlaufes dieſer großen und ſehr wichtigen Frage, bei der es ſich um eine Abänderung unſerer bisherigen Zollvereins-Politik handelte, ſchmerzlich berühren, zu vernehmen, daß kein einziger der Deputirten unſerer Seeſtädte in dieſer Abtheilung Platz genommen hatte, daß Männer, die durch ihre ſtaatswirthſchaftlichen Arbeiten in der Handels-Kammer von Köln durch ganz Deutſchland berühmt geworden ſind, wie Camphauſen, nicht darin ſaßen, ja es mußte auffallen, daß die ſo wichtige und allgemein gehaltene Petition des Abgeordneten Diergardt zuerſt in der Herren-Kurie berathen wurde, wo doch die unmittelbaren Intereſſen des Handels und der Induſtrie am wenigſten vielſeitig vertreten ſein können.

Deſſen ungeachtet erfuhren die beantragten Projekte von Schutzzöllen und Differenzialzöllen ſehr bald einen kräftigen Widerſtand in der ſechsten Abtheilung der drei Stände-Kurie. Es verbreitete ſich das Gerücht, daß die Anhänger derſelben

nicht die Majorität der Stimmen für ſich gewinnen könnten, daß ihr Verfahren ſelbſt bei der Petition für die Umwandlung des Handels-Amtes in ein Handels-Miniſterium — zur Zeit — ihnen viele Stimmen feindlich gemacht hätten, ja für die Schutzzölle ſchienen ſich nur abſolut diejenigen Stimmen ausſprechen zu wollen, die ein eignes Intereſſe oder das interreſſirter Wähler dabei zu vertreten hatten. Man hatte übrigens, was ſich auch von ſelbſt verſtand, wenn man die Sache nicht in Pauſch und Bogen behandeln wollte, die Frage getrennt.

Die Frage der Schutzzölle war viel einfacher, leichter und bekannter, gegen ſie ſtand die größere Majorität der Abtheilung; die Frage der Differenzialzölle war viel verwickelter, mit vielen Hoffnungen und Illuſionen durchſchlungen, auch hatten ſich die Rheder und Kaufleute, die zunächſt Betheiligten, die man damit beglücken wollte, noch nicht darüber vernehmen laſſen. Nun aber ereignete es ſich, daß der Landtags-Abgeordnete und Aelteſte der Kaufmannſchaft von Danzig, Herr Commerzienrath Abegg, mehrere Gutachten gegen die Petition des Herrn v. Heyden-Cartlow, und zwar Gutachten der *königsberger* und *danziger Kaufmannſchaft* gegen die Einführung von Differenzialzöllen vorlegte [1]), die mit ſehr triftigen Gründen und Nachweiſungen auch das Intereſſe unſerer Oſtſeehäfen und eignen Handels beleuchteten. Zu gleicher Zeit hatte es ein Vertreter pommerſcher Bauern am ſtettiner Haff ebenfalls unternommen, der Petition des Herrn Rittergutsbeſitzers v. Heyden mit mehreren praktiſchen Gründen des vaterländiſchen Intereſſes entgegenzutreten. Herr B. *Michaelis*, Abgeordneter der Landgemeinden in Pommern, randowſchen und ückermünder Kreiſes, hatte als Mitglied der ſechsten Abtheilung die Wider-

---

1) Dem Verfaſſer ſind dieſe Gutachten ſelbſt durch die Güte des Herrn Abegg zugekommen. Ein weſentlicher Theil ihrer Gründe findet ſich zuſammengefaßt in *Abegg*, Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differenzialzölle, ſo wie die Verhandlungen der Herren-Kurie über eine Reviſion des Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverſtändigen. Berlin, bei *Schneider* und comp. 1847.

ſprüche aufgedeckt, in welche die Gegner des freien Handels mit ſich ſelbſt in ihren Schutz- und Differenzialzöllen geriethen, und mit kräftiger, kurzer Sprache bereits am 5. Juni 1847 die wohlwollenden Hoffnungen des obigen Vorſchlages auf die nüchterne Bahn pommerſchen Bodens geführt [1]). Es geſellte ſich dazu ein kleines Schriftchen ſehr ſachgemäßen Inhalts, welches namentlich ganz vorzüglich die Baſis unſeres Waarenhandels zur See, die Hin- und Herfrachten, die unſere Schiffe beſchäftigen, die Verhältniſſe unſeres indirekten und direkten Handels zu einander, kurz die Bahn und Natur unſeres Handels beleuchtete, wie er nothwendig gegeben iſt durch die Hinterländer der Oſtſee und die unſere Produkte abnehmenden Länder. Dieſes Schriftchen rührte von mehreren Mitgliedern der kaufmänniſchen Korporation in Stettin [2]) her, und ſprach ſich entſchieden gegen die Petition von Differenzialzöllen aus.

Es erfolgte zwar ein Angriff gegen dieſe Schrift, und zwar eine nicht ganz zu verachtende Entgegnung, in ſo fern ſie die vielleicht zu ſtarken Befürchtungen jener ſtettiner Schrift zu widerlegen ſuchte, die Befürchtungen, daß England die umfangreichſten Repreſſalien gegen ein Differenzialzoll-Geſetz anwenden werde, und daß Hamburg dann den Importhandel der Oſtſee an ſich reißen würde, aber ſie behandelte dieſe Punkte doch mit zu großer Leichtigkeit und ohne Kenntniß der engliſchen Geſetze, ſo wie auch ohne genaue Kenntniß der Ausfrachten der Nordſee-Häfen nach Amerika [3]). Sie widerlegte deshalb nicht das Weſentliche jener erſten ſtettiner Schrift, daß unſere

---

1) Widerlegung der bei dem Vereinigten Landtage eingebrachten Petition, wegen Einführung von Differenzialzöllen von B. Michaelis. Berlin, 1847.

2) Ernſte Bedenken über die bei dem Vereinigten Landtage eingebrachte Differenzialzoll-Petition, ausgeſprochen durch Mitglieder der kaufmänniſchen Korporation in Stettin. Berlin, 1847. J. Springer.

3) Vergl. Beleuchtung der von einigen Mitgliedern der kaufmänniſchen Korporation ausgeſprochenen Ernſten Bedenken über die — Differenzial-Petition von E. Rahm, Mitglied des Vorſteher-Amts der kaufmänniſchen Korporation zu Stettin. Berlin, 1847. S. 15.

Schifffahrt ganz vorzüglich auch auf dem indirekten Handel beruhe, und daß eine Begünſtigung des direkten Handels vor dieſem eben deshalb die Mehrzahl unſerer Rheder und Kaufleute in Nachtheil bringen müſſe. Sie ſprach ſich, was wohl wünſchenswerth geweſen wäre, eben deshalb auch nicht über andere Maaßregeln als Differenzialzölle aus, die dazu dienen könnten, dem *Schiffsbau* und der Rhederei, die beim direkten Handel nach transatlantiſchen Ländern betheiligt ſind, zu nützen, ohne den indirekten Handel zu beläſtigen. Auch ſtimmen keinesweges, wie dieſe Entgegnung doch vermeinte, die Beilagen des *Vorſteher-Amtes* der ſtettiner Kaufmannſchaft mit den Abſichten der Denkſchrift des Handels-Amtes vollkommen überein; denn dieſe wollte Begünſtigung des direkten Verkehrs zwiſchen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäiſchen Ländern als Mittel des direkten Abſatzes für unſere Fabrikate und als Mittel, um große Marktplätze für die Rohprodukte der transatlantiſchen Länder, z. B. Baumwolle, im Gebiet des Zollvereins zu erzwingen; ſie mußte deshalb eine mittelbare Beläſtigung des indirekten Handels wollen. Das Vorſteheramt des ſtettiner Kaufmannſtandes wollte dies Anfangs nicht [1], ſondern erklärte ſich entſchieden gegen jede Art von Schutzzöllen, zu denen auch Differenzialzölle gehören, und wollte das Mittel nur ſo weit angewendet wiſſen, als nöthig iſt, um volle Gerechtigkeit und wirkliche Reciprocität von anderen Staaten für den deutſchen Seehandel zu erlangen und demſelben eine Aufmunterung und einen weiteren Spielraum zu verſchaffen. Das Vorſteheramt erklärte ſich ferner (Beilage B. 1845) für Differenzialzölle als indirekte Repreſſalien gegen England, weil dieſes gegen das Prinzip der engliſchen Navigationsakte den indirekten Handel von unſeren Oſtſeehäfen nach England den deutſchen Flaggen von Oldenburg, Mecklenburg, Hannover und den Hanſeſtädten zugeſtanden hatte, während uns für den preußiſchen Seehandel dieſes Zugeſtändniß fehlt. Es wollte alſo wiederum die Diffe-

1) S. Beilage A. 1845 der obigen Schrift.

renzialzölle nur als Schutzzölle für einen Theil unſerer Rhederei, als Ausgleichungsmittel für deren Nachtheile und als Retorſionsmaaßregel. Hier beging das Vorſteheramt allerdings den Fehler der Inkonſequenz, nicht auf die viel eher zu erreichenden und gerechten Maaßregeln der Gegenſeitigkeit und vollkommenen Gleichſtellung unſerer Schifffahrt zu bringen, d. h. auf das Verlangen, den Schifffahrtsvertrag mit England zu kündigen, um ebenfalls die Conceſſion unſeres indirekten Handels nach England zu erreichen. Das Vorſteheramt wich dann endlich ſpäter (Beilage C. v. 19. April 1846) von ſeinen Anſichten darin ab, daß es ein Differenzialzoll-Geſetz will, „welches den vorländiſchen [1]) Nordſeehäfen, ſo lange ſie dem Zollvereine nicht angehören, ihren Eigenhandel mit den Zollvereins-Hinterlanden nehme und dieſe ſelbſt (nemlich die Zollvereins-Hinterlande) gewiſſermaaßen an die Küſten der Nordſee hervortreten laſſe, um unter dem Schutze jenes Geſetzes den direkten Verkehr mit den transatlantiſchen Ländern zu unterhalten, bei welchem alsdann die betreffenden Nordſeehäfen nur noch als Speditionsplätze betheiligt bleiben würden."

Es iſt dies eine Abweichung von den früheren Anſichten, die ſich nur auf unſere Oſtſeehäfen bezogen, und zwar eine Abweichung ſehr eigenthümlicher Art, die auf der Vorausſetzung ruht, die Nordſeehäfen von Antwerpen bis Hamburg würden ſich Maaßregeln und Zollinſtitute in ihren eigenen Plätzen gefallen laſſen, die ihnen ihren Eigenhandel beſchränken und ſie zu bloßen Spediteuren für den Zollverein machen ſollten. — Wie das Vorſteheramt, daß dieſe Piece der Kaufmannſchaft von Stettin nicht publicirte, in welcher es allerdings nun mit dem Vorſchlage des Handelsamtes näher übereinſtimmte, glauben konnte (S. 7.) es befinde ſich in vollkommener Uebereinſtimmung mit der Corporation der ſtettiner Kaufmannſchaft, ſehen wir nicht ein. Gerade dieſer Plan war

---

1) S. 30.

nicht ausführbar, ſobald man nicht die ſtärkſten Rivalen der Oſtſeehäfen, die Nordſeeſtaaten auch vollkommen an den vermeintlichen Vortheilen der Differenzialzölle Theil nehmen laſſen wollte. Sollte dies aber geſchehen, ſo blieb es mindeſtens ſehr zweifelhaft, ob auch nur die Intereſſen der Mehrzahl der ſtettiner Kaufmannſchaft damit übereinſtimmten, und ob dieſe Maaßregel nicht eher geeignet wäre, die Nordſeeſtaaten auf immer vom Zollverein zu entfernen, nachdem ſie die Vortheile der Differenzialzölle gewonnen hatten. Das Handelsamt hatte ja gar nicht die Differenzialzölle als Preis des Beitritts zum Zollverein für die Nordſeeſtaaten hingeſtellt! Dieſen ſehr weſentlichen und wichtigen Unterſchied überſah das Vorſteheramt. Auf weſſen direkten Handel und Schifffahrt ſich aber die Vortheile der Differenzialzölle vorzüglich erſtrecken würden, auch wenn nur der Plan des Handelsamtes ausgeführt würde, ob vorzüglich auf unſere Oſtſeehäfen, oder nicht vielmehr auf die Nordſeehäfen, dies konnte jedem Kundigen nicht ſchwer fallen, zu entſcheiden. Außerdem war wohl gar keine Hoffnung vorhanden, daß Preußen einen Plan begünſtigen oder vertreten würde, der dazu dienen ſollte, den deutſchen Nordſeehäfen irgendwie ihren Eigenhandel zu ſchmälern; eben ſo wenig, wie die Hoffnung begründet ſein kann, den Hanſeſtädten Vortheile zu bieten, die nur auf Koſten unſerer Oſtſeehäfen errungen werden können. Die Preußiſche Regierung hatte ſich von der Vertretung ſolcher Projektenmacherei durchaus fern gehalten, mochten auch einzelne Beamte darüber Anſichten haben, welche ſie wollten.

So ſtanden die Sachen, als die Bewegungen innerhalb der Kaufmannſchaft von Stettin gegen die Differenzialzoll-Petition durch die Zeitungen von daher bekannt wurden. Der Herr Landtags-Abgeordnete B. Michaelis legte auch der ſechsten Abtheilung des Landtags alsbald eine Erklärung von 162 ſtettiner Kaufleuten und erſten Rhedern gegen die betreffende Differenzialzoll-Petition vom 2. Juni 1847 vor, die ſich entſchieden gegen Differenzialzölle, ſo wie über-

haupt gegen alle, den freien Verkehr ſtörende Schutzzoll-Maaßregeln ausſprachen [1]).

Es konnte demnach gar nicht fehlen, daß dieſe Reihe von Thatſachen und Gründen, von den Gutachten der danziger und königsberger an, bis zu dem Gutachten der ſtettiner Kauf-

---

1) Die Erklärung lautet:

Wie wlr erfahren, hat ſich in Berlin bei den Herren Abgeordneten des Vereinigten Landtages im Allgemeinen, namentlich aber bei den Herren Deputirten der preußiſchen Oſtſee-Provinzen die Meinung verbreitet, als ob die ſtettiner Kaufmannſchaft ganz deren Anſicht zuwider, für die bei dem Vereinigten Landtage petitionirten Differenzialzoll-Geſetze geſtimmt ſei, nnd ſolche wünſchte und nnterſtützte; weshalb wlr unterzeichnete Mitglieder der kaufmänniſchen Korporation Stettins uns veranlaßt finden, hiermit die Erklärung abzugeben; daß wir anf das Entſchiedendſte gegen dergleichen Differenzialzölle, ſo wie überhaupt gegen alle, den freien Verkehr ſtörende Schutzzoll-Maaßregeln ſind, welche Erklärung wir durch unſere eigenhändige Namensuulerſchrift bekräftigen.

Stettin, den 2. Juni 1847.

Gebr. Weber.	Theodor Fritſch.	F. Pitzſchky & Co.
A. Silling.	C. Meiſter.	Jul. Rohleder.
Sucrow & Co.	C. Simon.	G. H. von Stade.
L. F. Winkelſeſſer.	Ed. Lübcke.	C. Kähn.
F. F. Roſenthal.	Ww. Klemm.	Aug. Wichards.
P. Gutike.	C. Neumann.	A. Picht.
Ferd. Koch.	G. Sturm.	Schwahn & Co.
F. Trope & Co.	A. Buchholz.	Alb. Lentz.
Alb. Haaſe.	F. Plüddemann.	A. Schwinning.
R. C. Griebel.	R. Richter.	Rödenbeck.
A. F. Schnltze.	Alb. de la Barre.	G. Müller.
A. Sachſe.	F. L. Schultz.	A. Bredt.
C. A. Schmidt.	Tätz & Co.	E. Reiche.
B. Pieſchel.	G. Bartels.	Meyer & Co.
Herbing.	Runge & Co.	Guſt. Herms.
Aug. Lindan.	H. Kettner & Co.	Guido Fuchs.
G. Wellmann.	Carl Kotelmann.	A. Weilandt.
Louis Käber.	F. Bachhuſen & Co.	A. F. Prätz.
Carl Stephan.	W. Th. Siebe & Co.	Hellwig & Sanne.
J. G. Weidner & Sohn.	L. Karkutſch.	Carl Pipes.

mannſchaft und des Herrn Abgeordneten Michaelis einigen Eindruck auf die ſechste Abtheilung des Landtags machte. Es waren nun die gegenſeitigen Intereſſen und Anſichten zur Sprache gekommen und lagen vollſtändig vor.

Die ſechste Abtheilung hatte über den Petitionsantrag des Herrn von Heyden in 5 Sitzungen berathen und ſich am 7. Juni 1847 mit 8 gegen 3 Stimmen dagegen ausgeſprochen.

Dennoch wollte die Frage ſowohl über die Schutzzölle, als über die Differenzialzölle gar nicht vor der Kurie der drei

---

Herrmann Hoffmann.	Herrmann Burchard.	F. Rahm.
Ferd. Jahn & Co	J. Bräunlich.	J. Meiſter.
J. G. Ludendorff & Co.	A. Engelbrecht & Co.	C. Galle.
Eug. F. Minſch.	G. A. Gollen.	C. A. Bierbach.
Fried. Retzlaff.	Joh. Ferd. Berg.	Chriſten & Stolting.
C. Bach.	D. W. Breßler.	J C. Dieren.
G. L. Borchers.	F. C. Lübritz.	H. Gravitz & Co.
Böthke & Wach.	Krey & Drägan.	D. Witte.
Julius Schmidt.	J. Wieſenthal.	J. Schwolow.
L. Heyn.	Döbel & Eichhoff.	Friedr. Poll.
J. Agas & Co.	Aug. Sievert	Carl Wrede.
Rud. Zillmer.	P. C. Krüger.	R. Stadion & Co.
A. W. Dähnert.	Jul. Raabe.	Theod. Fuchs.
C. F. Ladwig.	Aug. Krüger.	Rob. Golde.
Ferd. Kruſe.	Georg v. Melle.	Wummer.
Kohlau & Silling.	Schülke & Koberſtein.	Ferd. Riſchmann & Co.
Aug. Kreßmann.	H. E. Jahn.	Schindler & Mützen
M. Flemming & Co.	Schreyer & Co.	Aug. Hoffſchild.
Aug. Renzmer.	Bertheim & Bander.	Gräber & Knorr.
Joh. Fr. Lebrenz.	J. R. Degner.	C. W. Kemp.
J. Wahl.	Fried. Marggraf.	Carl Schultze.
F. G. Kanngießer.	Ludw. Heske.	A. Philippi.
Heinr. Kettner.	Guſtav Pfeiffer.	F. H. Peterſen.
Jul. Eckſtein.	Schmids & Schneider.	Friedr. Fatzler.
J. H. Harmſeu & Co.	Carl Prüſſing.	C. F. Fiſcher.
Fr. Aug. Behnke.	Th. Lieckfeld & Co.	J. Leſſer & Co.
Otto Radloff.	Dreher & Herwig.	A. H. Schultz.
E. Münchmeyer.	Louis Grotjohann.	J. Schön & Strömer.
A. Reinhard.	Gebr. Schneider.	Seidlitz & de la Barre.

Stände auf der Rennbahn der allgemeinen Discuſſion erſcheinen. So ſehr ſich auch einzelne Deputirte, wie z B. die Herren Camphauſen und Merkens von Köln die Betreibung der Sache angelegen ſein ließen, ſo viel Grund vorlag, wegen einzelner Petitionen gegen die Eiſenzölle, die von Remſcheid und von Danzig und von Stettin und von allen Oſtſeehäfen aus, unterſtützt wurden, die Fragen im Zuſammenhange und gründlich zu erwägen, die Sache kam nicht zur Discuſſion. Der Landtag ſchloß, ohne daß das Referat über Differenzialzölle nur gedruckt den Mitgliedern deſſelben mit auf die Reiſe gegeben werden konnte.

Es blieb deshalb den Deputirten der Oſtſeeprovinzen kein anderer Ausweg, als der Regierung (des Finanzminiſters Excellenz) Nachricht von dem Verlaufe der Verhandlungen zu geben, und ſich zugleich an die Oeffentlichkeit zu wenden, um wenigſtens das Volk, die Provinzen und diejenigen, die ſich auch im allgemeinen Deutſchen Nationalintereſſe mit der vorliegenden Frage beſchäftigt hatten, über den Verlauf der Verhandlungen aufzuklären.

Die Mittheilung der Aktenſtücke und der Wunſch der Herrn Deputirten B. Michaelis und des Hrn. Kaufmann und Rathmanns Petſchow von Uckermünde, der Verfaſſer möge es unternehmen, dieſe Frage in einer eigenen Schrift in ihrem ganzen Verlauf dem Deutſchen Publikum vorzulegen, mußte mir eine um ſo größere Ehre ſein, als alle noch beim Schluß des Landtags anweſende Deputirte der Oſtſeehäfen, ſo viel ich weiß, faſt ohne Ausnahme, ſich in einer eigenen Erklärung den Anſichten jener beiden Deputirten von der Region des Stettiner Haffs gegen das vorgeſchlagene Projekt der Differenzialzölle anſchloſſen. Daß aber auch die Beiſtimmung des Deputirten von Barth, eines ebenfalls nicht unwichtigen Rhedereiplatzes, der ſchon abgereiſt war, gewiß erfolgen werde, wurde mir verſichert, ſo wie ich ſelbſt annehmen konnte, daß auch derjenige der Deputirten von Danzig, der Krankheits halber den Landtag bereits verlaſſen hatte, Herr Kommerzien- und Admiralitätsrath Abegg

dieſelbe Meinung theilte; ich durfte und darf dies vorausſetzen, da ich bereits früher ſchon mit demſelben eben wegen dieſer Frage in ſpezielle Berührung zu treten, die Ehre gehabt hatte, und nachträglich mir auch die unten beigebrachte briefliche Erklärung überreicht wurde [1]).

Es liegt mir die Veröffentlichung dieſer ganzen Verhandlungen, wie ſie mir mitgetheilt wurden, aber um ſo mehr am Herzen, als es in der oben erwähnten Eingabe des Herrn Abgeordneten und Mitgliedes der ſechsten Abtheilung B. Michaelis an Sr. Excellenz den Königlichen Geheimen Staats- und Finanzminiſter heißt:

„Die ſechste Abtheilung hat über den Petitionsantrag des Herrn v. Heyden in fünf Sitzungen berathen und ſich am 7. d. M. mit 8 gegen 3 Stimmen dagegen ausgeſprochen.

„Der Referent Herr v. Beckerath erklärte zwar Anfangs, er könne, da er ſich in der Minorität befände, das Referat nicht fortſetzen, änderte jedoch ſeinen Vorſatz und verſprach das Gutachten der Abtheilung auszuarbeiten, wenn ihm von einem Mitgliede der Majorität das Material dazu gegeben würde. Dies iſt dadurch geſchehen, daß ich dem Herrn Referenten unter dem 9. das abſchriftlich beiliegende Gutachten behändigt habe.

---

1) Herrn Profeſſor Dr. Dönniges in Berlin.

Auf ihre gefällige Anfrage: ob ich mit der Erklärung vom 25. Juni 1847, welche mehrere Landtags-Abgeordnete aus den Provinzen Preußen und Pommern gegen Differenzialzölle abgegeben haben, einverſtanden ſei, erwiedere ich ergebenſt, daß ich dieſer Erklärung, ſo wie dieſelbe von meinen werthen Mitbürgern, den Herren F. W. Frantzius und Jebens gutgeheißen worden iſt, uneingeſchränkt beiſtimme, und dieſelbe unterzeichnet haben würde, wenn ich damals noch in Berlin geweſen wäre. — Meine Anſicht von der Schädlichkeit der Differenzialzölle werden Sie auch in den Bemerkungen über dieſelben und über Schutzzölle, angegeben finden, welche ich dem Vereinigten Landtage in den erſten Tagen des Juni in einer kleinen Schrift überreichen ließ, als Krankheit mich zur Abreiſe zwang.

Salzbrunn, den 14. Juni 1847.

Abegg,
Landtags-Abgeordneter aus Danzig.

„Als in der Sitzung der Abtheilung am 14. entſchieden wurde, daß wegen Kürze der Zeit keine neuen Arbeiten mehr angenommen werden ſollten, verlangte ich, daß wenigſtens das Gutachten über die Differenzialzölle dem Herrn Landtags-Marſchalle zugefertigt würde.

Der Herr Referent verweigerte jetzt entſchieden, meinem Verlangen nachzukommen.

In Betracht ziehend, daß es zur Ausfertigung des Gutachtens dem Herrn Referenten nicht an Zeit gefehlt hat [1]), konnte ich in dem eingeſchlagenen Verfahren nur eine abſichtliche Unterdrückung der Majorität erblicken. Ich habe deshalb einen Proteſt zu Protokoll gegeben.

Wenn es als höchſt bedauernswerth zu betrachten iſt, daß ein ſo wichtiger Gegenſtand nicht mehr zur Diskuſſion in der Ständeverſammlung kommt, ſo muß ich auch befürchten, daß die Wünſche und Anſichten der Bewohner der Oſtſeeprovinzen nicht zu Ew. Excellenz Kenntniß kommen. Aus dieſem Grunde habe ich es mir erlaubt, die Einlagen unterthänigſt zu überreichen."

Berlin, den 16. Juni 1847.

B. Michaelis.

Wenn wir nun dahingeſtellt ſein laſſen, ob die Verzögerung eine abſichtliche oder unabſichtliche von Seiten des Herrn von Beckerath geweſen ſei, ſo fanden ſich doch die Deputirten unſerer Oſtſeeſtädte veranlaßt, die folgende Erklärung zu unterzeichnen und dem Verfaſſer dieſer Schrift zur Veröffentlichung zu übergeben:

Erklärung der unterzeichneten Abgeordneten der Oſtſeeſtädte:

Da die ſechste Abtheilung die ihr zugetheilten Petitionsanträge: auf Begünſtigung der Vereinsſchifffahrt durch Beförderung des direkten Verkehrs im Wege des Differenzialzoll-

1) Vom 9. bis zum 26. Juni war noch die Dauer des Landtags.

Syſtems wegen Kürze der Zeit nicht ſo weit vorbereitet hat, daß ſie der hohen Ständeverſammlung zur weitern Berathung hätten vorgelegt werden können, ſo fühlen, bei der Wichtigkeit des Gegenſtandes, die unterzeichneten Abgeordneten ſich gedrungen, deshalb ihr inniges Bedauern auszuſprechen, und Folgendes zur Kenntniß der hohen Verſammlung zu bringen.

Sie können in keiner Weiſe damit übereinſtimmen, daß die in den Petitionen vorangeſtellten Endzwecke erreicht werden. Da den direkten Beziehungen aus außereuropäiſchen Produktions-Ländern poſitive Hinderniſſe nicht entgegenſtehen, ſo wird die vorgeſchlagene Maaßregel weniger ein Beförderungsmittel, als eine entſchiedene Beſchränkung des indirekten Verkehrs ſein, welcher unter gewiſſen Verhältniſſen vortheilhafter betrieben werden kann, als der direkte.

Um Beeinträchtigungen zu begegnen, welche der vaterländiſchen Rhederei durch die Schifffahrts-Geſetze anderer Nationen zugefügt werden, ſind Differenzialzölle im Allgemeinen nicht nöthig. Es genügt, bei Schließung von Handels- und Schifffahrts-Verträgen, „für Begünſtigungen, Gegenbegünſtigungen und für jede einzelne Beſchränkung eine entſprechende Repreſſalie anzuordnen."

Die Unterzeichneten können nicht zugeben, daß die preußiſche Rhederei nicht Schritt halte mit den übrigen Induſtriezweigen des Zollvereins. Die preußiſche Flagge weht in allen Weltgegenden und wird ſich noch mehr entfalten, je nach den natürlichen Bedürfniſſen der Völker und ihren ungekünſtelten Beziehungen unter einander, ſie iſt in ihrer Entwickelung ohne Schutzzölle fortgeſchritten, erhält ſich auf dem Niveau der Zeitverhältniſſe und wird nur dann einen bedeutenden Aufſchwung nehmen können, wenn der Bau ihrer Schiffe **nicht durch hohe Eiſenzölle** erſchwert und ihre **Fahrten durch den Sundzoll** nicht mehr beläſtigt werden.

Im Intereſſe der durch ſie vertretenen Städte erklären die Unterzeichneten ſich entſchieden gegen Einführung eines Differenzialzoll-Syſtems und ſprechen hiermit die Ueberzeugung aus: **„daß nur ungekünſtelte Entwickelung und freie**

Digitized by Google

Bewegung im Innern und nach Außen zum Aufblühen des Handels und der Schifffahrt beitragen werden."

Berlin, den 25. Juni 1847.

(gez.) Petſchow, Landtags=Abgeordneter aus Ueckermünde.
(gez.) Fr. W. Jahnke, Abgeordneter aus Swinemünde.
(gez.) J. F. Grunau, Landtangs=Abgeordneter für Stolp.
(gez.) C. Arndt, Abgeordneter für Anklam.
(gez.) B. Michaelis, Abgeordneter im Randoer Kr.
(gez.) C. G. Fabricius, für Stralſund.
(gez.) Dr. Zumſſen, für Greifswald.
(gez.) Denzin, für Rügenwalde.
(gez.) M. Jebens, von Danzig.
(gez.) F. W. Frantzius, für Danzig.
(zeg.) Frentzel Beymer, aus Memel.
(gez.) Stägemann, Heinrich, für Königsberg in Pr.
(gez.) J. Grunau, aus Elbing.

Der hohe Standpunkt über aller Polizeihülfe des Staats, welchen die Abfaſſer dieſer Erklärung einnehmen, das Vertrauen zu eigner Kraft und Tüchtigkeit als Grundlage alles wirthſchaftlichen Strebens, welches ſie ausdrücken, und welches ſie unendlich hoch über die Mehrzahl unſerer Schutz anflehenden Fabrikanten erhebt, werden des Eindrucks auf das deutſche Volk nicht verfehlen. Uebrigens kann der Verfaſſer ausdrücklich erklären, daß unter dieſen Deputirten ſelbſt große Rheder und Zuckerſiederei=Beſitzer ſich befinden, die, wenn es ſich bei dieſer Frage um Beförderung ihres Privatintereſſes auf Koſten ihrer Mitbürger handeln könnte, eher von den vorgeſchlagenen Maaßregeln der Differenzialzölle ihren Privatvortheil gehabt hätten. Aber eben dieſen unrechtlichen Privatvortheil überall, wo er ſich geltend machen will, verſchmähend, erklärten ſie auch, ſie, von denen mehrere vier und fünf Schiffe in See haben, ihre voll-

kommene Beiſtimmung dem Verfaſſer dieſer Schrift, als er die Meinung ausſprach, es handele ſich nicht allein darum, das lokale und vielleicht einſeitige Intereſſe der Oſtſeeſtädte geltend zu machen, ſondern es müſſe die Frage der Differenzialzölle vom gemeinſamen und höhern Standpunkt der vaterländiſchen Intereſſen überhaupt beleuchtet werden. Gerade in ihnen erkannte der Verfaſſer mit großer Freude die wahrhaften Stützen unſerer nationalen Handelspolitik, Vertheidiger unſerer nationalen Ehre anderen Völkern gegenüber, die aber nicht den Hintergedanken hatten, wie andere Herren des Weſtens, ſich ihr Theilchen Profit von dieſer Maaßregel der nationalen Ehre, als welche man die Differenzialzölle auch anwenden kann, zurückzulegen, und ſo unbemerkt unter deckendem Schilde den Eigennutz zu verhehlen.

Mit ihrer Zuſtimmung daher und auf ihren wie nach ſeinem eigenen Wunſche unternahm er es, die Frage vom deutſchen Standpunkte aus, zu beleuchten, um ſo mehr, als gerade in denſelben Tagen, wo er die Ehre dieſes Auftrages empfing, eine Schrift von Frankfurt am Main über Differenzialzölle im Verhältniß des deutſchen Zollvereins zu andern Ländern (von H. L. Bierſack 1847) erſchien, die vom Intereſſe des deutſchen Zollvereins, namentlich auch der rheiniſchen Territorien aus alle die verſchiedenen bis jetzt bekannt gewordenen Differenzialzoll-Projekte zurückwies, und als faſt in denſelben Tagen die Schrift eines hamburger Bürgers, des Dr. E. W. Aſher (nationale Handelspolitik, Differenzialzölle, Schifffahrtsgeſetz, Berlin, 1847) ſie auch im Intereſſe der Hanſeſtädte als nichtig, zum Theil als nichtsſagend, zum Theil als ſchädlich, mit ſo gründlicher Darlegung der Verhältniſſe des direkten Waarenhandels nachwies, daß bei der Uebereinſtimmung derjenigen Blätter, die in Hamburg ſelbſt als tüchtige Organe des Handels angeſehen werden, wir meinen des hamburger Correſpondenten und der Börſenhalle, dieſe Maaßregel als eine bereits von denjenigen, welche dabei zunächſt betheiligt wären, faſt allgemein abgewieſene zu betrachten iſt.

Wenn es der Verfaſſer daher übernimmt, hier die Gründe

zu beleuchten, die für und gegen die Differenzialzölle geäußert worden ſind, und dieſe ſo einleuchtend, wie es möglich und wünſchenswerth erſcheint, zuſammenzuſtellen, ſo kann er es ſich nicht verſagen, auch auf einige weitere Geſichtspunkte wenigſtens nebenbei einzugehen, welche mit der Frage im Zuſammenhange ſtehen.

Daß es ihm möglich wurde, ſich in den weſentlichſten Punkten dieſer Frage auf glaubwürdige Aktenſtücke ſtatiſtiſchen Inhalts für unſere Schifffahrt, Rhederei und direkten Waarenverkehr zu ſtützen, hat er der Güte des Herrn General-Steuer-Direktors zu verdanken, der ihm auf ſein Anſuchen mit dem größten Wohlwollen und ohne allen Hinterhalt die Hand bot. Er fühlt ſich alſo verpflichtet, demſelben im Intereſſe der Sache, unſerer Oſtſeehäfen, wie des deutſchen Zollvereins ſeinen Dank öffentlich auszuſprechen.

Nachdem die obigen Worte bereits zum Drucke vorbereitet waren, ſind im Auguſt d. J. noch mehrere andere Abweiſungen der Differenzialzoll-Projekte bekannt geworden. Außer den Deklarationen der Rheder und Kaufleute von Swinemünde und Ueckermünde, die der Erklärung der 14 Abgeordneten beitraten, iſt beſonders die Denkſchrift des Senats von Hamburg zu erwähnen: „Das Differenzialzoll-Syſtem nach den bei mehreren Nordſeeſtaaten Deutſchlands zur Erörterung gekommenen Vorſchlägen für die Errichtung eines deutſchen Schifffahrts- und Handelsvereins. Hamburg, 1847. Dieſe meiſterhafte Schrift iſt theils mit ſo umfaſſender Kenntniß unſeres deutſchen Handels geſchrieben, mit ſo verſtändiger Klarheit in der Würdigung auch der politiſchen Seite der Frage allen andern Staaten gegenüber, theils bringt dieſelbe ein ſo reiches Material für unſere deutſchen Handels- und Schifffahrts-Verhältniſſe bei, daß der Verfaſſer dieſer nachträglich kommenden Schrift geſchwiegen haben würde, hätte er ſich nicht im Stande gefunden, in manchen Punkten das von Hamburg her weniger Anfge-

Digitized by Google

klärte in unſern Zollvereins-Verhältniſſen, namentlich in den Intereſſen unſerer Oſtſeeprovinzen weiter zu beleuchten. —

Nachdem nun aber neuerdings zu den Abweiſungen der Differenzialzoll-Projekte von Hamburg und Lübeck aus, zu den Erklärungen der Deputirten der preußiſchen Oſtſeehäfen, der großen Mehrzahl der ſtettiner, der ganzen danziger und königsberger Kaufmannſchaft noch ſpeziell die Erklärung der ſwinemünder und ückermünder Rheder und Kaufleute, eine eigene Erklärung von Anklam, eine eigene von Stolpe und Elbing hinzutraten (vergl. Börſennachrichten der Oſtſee No. 57. der 4. Beilage, 63 des Hauptblatts, 62 der 5. Beilage d. J.), ſo fehlten nur im deutſchen Zollvereine die Rheder und Kaufleute Neuvorpommerns, unter denen beſonders die Stimme Stralſunds als des zweiten Rhedereiplatzes im Zollvereine von Wichtigkeit war. Aber auch dieſe, Rheder und Kaufleute Neuvorpommerns, haben ſich bereits unterm 9. Auguſt d. J. ſehr entſchieden und kräftig nach allen Seiten hin gegen Differenzialzölle in einer eigenen Eingabe und Erklärung an des Finanzminiſters Excellenz verwahrt, und es erſcheint demnach unter allen Seeplätzen Deutſchlands das einzige Bremen, wenigſtens wenn man den faſt unglaublichen Zeitungsgerüchten glauben darf, ſich für Differenzialzölle unbegreiflicher Weiſe erklärt zu haben, und ſomit ganz iſolirt dazuſtehen. Da die ſchlagende Erklärung der Rheder und Kaufleute Neuvorpommerns noch nicht der Oeffentlichkeit übergeben wurde, ſo erſcheint ſie hier vollſtändig abgedruckt in der Beilage I., wie ſie dem Verfaſſer vom Herrn Deputirten B. Michaelis, Rittmeiſter a. D., unterm 14. Sept. d. J. mitgetheilt iſt.

W. P.

I. Ueber Differenzial-Zölle, ihre Wirkung und Unterſchiede.

Differenzialzölle (discriminating duties, surtaxes) ſind Unterſchiedszölle auf Schiff oder Ladung je nach der Nationalität der Schiffe oder dem Urſprunge und Bezuge der Waaren; ungleich aufgelegt, d. h. niedriger zu Gunſten der nationalen Schiffe oder des eigenen direkten Handels, höher gegen fremde Schifffahrt und gegen den indirekten Handel überhaupt; oder endlich auch ſo aufgelegt, daß ſie für die nationale Schifffahrt und den direkten Handel, ſo wie für die gleichgeſtellten Nationen, ganz wegfallen, während ſie für die nicht begünſtigten beſtehen bleiben. Die Unterſchiedszölle zerfallen hiernach weſentlich in drei Kategorieen:

1) In Flaggen- und Tonnengelder (tonnage), oft verbunden mit den Hafengeldern und Leuchtgeldern. Dies ſind Abgaben *vom Schiffskörper* (Schiffsgefäß), die entweder allein von fremden Schiffen, oder höher von fremden Schiffen als von den nationalen erhoben werden. Dieſe Zölle ſind jedoch in neuerer Zeit faſt allgemein durch die Handelsverträge auf den Fuß der Gleichheit oder gegenſeitigen Aufhebung zurückgeführt worden. So bezahlen z. B. nach dem Geſetz vom 28. April 1816 in Frankreich die inländiſchen Schiffe *kein* Tonnengeld; fremde, nicht gleichgeſtellte, dagegen etwas über 4 Fr. pro Tonne. Die Flaggengelder in Preußen nach der Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 gehören ebenfalls hierher.

2) Von der *Ladung* der fremden Schiffe werden Differenzialzölle zu Gunſten der nationalen Flagge, die für die

nationalen Schiffe ganz wegfallen, erhoben, oder es werden höhere Zölle, als von den einheimiſchen erhoben. So verordnete das Schifffahrtsgeſetz der nordamerikaniſchen Union als eine Retorſions-Maaßregel nicht nur, daß alle fremden nach den Vereinigten Staaten handeltreibenden Schiffe ½ Piaſter mehr pro Schiffstonne entrichten ſollten, ſondern auch, daß alle Waaren der Ladung *in fremden, nicht gleichgeſtellten* Schiffen eingeführt, 10 pCt. *mehr* entrichten ſollten, als in amerikaniſchen Schiffen. So zahlen ferner in Frankreich *nur fremde* Schiffe von der Ladung einen Zoll, welcher nach dem Orte, woher ſie kommen, wechſelt. Er beträgt pro Tonne bei Einfuhren aus europäiſchen Entrepots und aus dem Mittelländiſchen Meere 50 Fr.; bei Einfuhren von Orten außerhalb Europa 100 Fr.; bei Einfuhren vom Cap der guten Hoffnung und weſtlich vom Cap Horn 200 bis 300 Fr. Außerdem ſind in dieſem Lande des Reſtriktiv-Syſtems Surtaxes gegen die fremde Schifffahrt faſt bei allen wichtigen Handels-Artikeln angeordnet. — Dagegen haben die *meiſten europäiſchen* Staaten, welche *dieſe* Art der Differenzialzölle von der Ladung einführten, ſie dadurch *wieder aufgehoben*, daß ſie Verträge ſchloſſen, nach welchen die Schiffe der begünſtigten Nationen mit den nationalen gleichgeſtellt wurden. So iſt dies namentlich auch in England und Holland geſchehen.

3) Differenzialzölle für den direkten gegen den indirekten Handel, ſo daß man den Grundſatz aufſtellt, alle Waaren, die *nicht unmittelbar vom Urſprungslande* eingeführt werden (gleichviel ob in fremden oder einheimiſchen Schiffen), ſondern von Zwiſchenmärkten herkommen, werden mit *höheren Zöllen* belegt; oder es genießen diejenigen Waaren, welche direkt vom Urſprungslande eingeführt werden, einen *Zoll-Rabatt* bei der Einfuhr (etwa von 20 pCt.) gegen die Verzollung der indirekt eingeführten. In England, das die Differenzial-Zölle auf dem Wege der Verträge für alle begünſtigten Nationen aufgehoben hat, ſteigert ſich die letzte Maaßregel der Waaren-Differenzial-Zölle zum *Verbot des indirekten Handels* nach England, und nur einzelne Ausnahmen davon

Digitized by Google

ſind einigen deutſchen Flaggen neuerlich zugeſtanden. In Frankreich werden dieſe Differenzialzölle zu Gunſten des direkten Handels bei den einzelnen Waaren verſchiedenartig, je nach den Ländern, erhoben, wo ſie herkommen; das heißt die Zölle ſteigen wenigſtens höher, wenn die Waaren nicht direkt von den Erzeugungs-Ländern eingeführt werden. So zahlt die Baumwolle pro Ctr. aus nicht europäiſchen Ländern kommend 20 Fr., aus europäiſchen Entrepots kommend 30 Fr. Dieſe Zölle beruhen nun nicht nur auf der Annahme, daß der direkte Handel immer wünſchenswerther als der indirekte, und deshalb zu begünſtigen ſei, ſondern ſie bezwecken auch, wenn man damit die Differenzial-Zölle für die nationale Flagge von der Ladung fremder Schiffe kombinirt, eine noch umfaſſendere Begünſtigung und Beförderung für den Theil der Kaufleute und Rheder, der vorzugsweiſe die Schifffahrt nach den transatlantiſchen Ländern direkt betreibt. Es ſind einſeitige Förderungs-Maaßregeln für einen Theil der Rhederei und des Handels. Da ſich nun mit einem allgemeinen Zoll-Rabatt oder Zoll-Aufſchlag (ſelbſt etwa um 20 pCt.) in Bezug auf alle ſolche Handels-Artikel, die, wie Indigo, Felle, Baumwolle, Farbhölzer u. ſ. w., als Hülfsſtoffe der Fabrikation ſehr niedrig oder gar nicht belaſtet zu ſein pflegen, ſehr wenig wegen des unbedeutenden Unterſchieds des Zollbetrags für direkten und indirekten Handel erreichen ließe, ſo wird man durch dieſe Maaßregel meiſt genöthigt, faſt in allen wichtigen einzelnen Handels-Artikeln die verſchiedenartigſten Zollſätze anzunehmen und ſie zu erhöhen, je nachdem man der Induſtrie und den Verbrauchern der Waare etwas bieten zu können meint, oder je nachdem man den Handel mit dem einen und dem anderen transatlantiſchen Lande für beſonders vortheilhaft hält. Deshalb zahlt die Baumwolle aus den franzöſiſchen Kolonieen nur 5 Fr., die aus Oſt- oder Weſtindien 10 Fr.; aus andern transatlantiſchen Ländern (gerade die beſte Baumwolle) 20 Fr., und die aus den europäiſchen Entrepots (oft die wohlfeilſte Baumwolle) 30 Fr. beim Eingange in Frankreich. — Welch' eine ungeheure Störung des Handels und welch' eine Belaſtung der Fabrikation dadurch be-

wirkt werden kann, iſt auf den erſten Blick erſichtlich, wenn man beachtet, daß andere Nationen die Baumwolle ganz frei eingehen laſſen. Solche Differenzialzölle oder auch Verbote gegen den indirekten Handel können aber überhaupt nur ſolche Länder bei ſich einzuführen wagen, deren Schifffahrt und Handel eine einſeitige Richtung auf den direkten Verkehr mit transatlantiſchen Ländern durch die Natur der Dinge oder die Lage des Landes, oder Kolonieenbeſitz genommen hat, dagegen niemals ſolche Länder, deren Haupt-Intereſſe die Frachtſchifffahrt, gleichviel, ob mit eigenen oder fremden Artikeln, iſt. England hätte niemals den indirekten Handel verbieten können, wenn es eine ſo bedeutende Frachtſchifffahrt, wie Holland, gehabt hätte, oder wenn es einen ſo wohlfeilen Schiffsbau, wie die Oſtſeeländer hätte. — Nur Belgien konnte noch in neueſter Zeit, ſeit 1844, dem Zuge Frankreichs in dieſer Art der Differenzialzölle folgen (es beläſtigt die indirekte Schifffahrt mit höheren Zöllen, als die direkte, und in der direkten Schifffahrt die fremde Flagge mit höheren Zöllen, als die nationale), weil ſein Seehandel ganz vorzüglich auf die beiden Stationspunkte von Nord-Amerika und England hinweiſt, und außerdem das Land auf den Bezug einer großen Menge niederländiſcher Kolonial-Waaren angewieſen iſt. Deshalb gab eben das Differenzial-Zollgeſetz von Belgien ſogleich auch drei ſehr wichtige Ausnahmen von der Regel zu, indem es für den direkten Handel die nordamerikaniſche Flagge der nationalen gleichſtellte, für 7 Millionen Kil. Kaffe aus den Niederlanden die Zölle ermäßigte, und es den belgiſchen Schiffen freiſtellte, auf transatlantiſchen Rückfahrten in europäiſchen Häfen landen, d. h. weitere Beſtimmungen für den direkten oder indirekten Abſatz der Waaren abwarten zu können, ohne den Anſpruch auf die niedrigſten Zölle zu verlieren.

4) Nur uneigentlich gehören auch die Maaßregeln hierher, die zur Förderung der engeren Handelsverbindung zwiſchen Kolonieen und Mutterland von allen Kolonieen beſitzenden Staaten ergriffen ſind. Man weiß, daß die eigentliche Küſten-Schifffahrt oder die Cabotage, d. h. die Schifffahrt von einem

inländiſchen Hafen zum anderen, ſo gut im Zollvereine, wie in allen anderen Ländern der fremden Flagge verboten iſt. Dieſes Verbot dehnte man nun ſchon ſeit der Entſtehung des Kolonial-Syſtems auf die Kolonieen dadurch aus, daß man jede fremde Flagge von der Schifffahrt und dem Handel zwiſchen Kolonien und Mutterland ausſchloß. Indirekten Handel fremder Schiffe mit Waaren des Mutterlandes nach den Kolonieen erlaubte man nicht; dieſer Handel wurde wie eine Art Cabotage angeſehen. Aber man trifft auch den direkten Schifffahrtsverkehr fremder Länder mit den Kolonieen ebenfalls durch jene obige Art von Surtaren oder Differenzialzöllen, d. h. man behält den indirekten Waarenhandel mit europäiſchen Waaren den Schiffen des Mutterlandes vorzugsweiſe vor, ſo daß man nicht nur den Kolonieen die Gelegenheit erſchwert, europäiſche Waaren in etwa wohlfeilerer Fracht durch fremde Schiffe zu beziehen, ſondern auch ihnen die Gelegenheit erſchwert, vermöge der ſonſt ungehinderten Konkurrenz der fremden Schiffe ihre Kolonialwaaren direkt und auf die wohlfeilſte Weiſe an jene anderen Nationen abzuſetzen. In dieſem Verfahren ſteht Holland in der Reihe der europäiſchen Staaten obenan, und der deutſche Zollverein hat allerdings ein vorzügliches Intereſſe, das Aufhören jener Belaſtungen zu erreichen oder zu erzwingen, weil die ſüdlichen und weſtlichen Bewohner der Zollvereins-Länder die bedeutendſten Konſumenten der niederländiſchen Kolonialartikel ſind. Mit Recht hob dieſe Unbill die Petition bei der Herren-Kurie mit den Worten hervor:

„In Java müſſen preußiſche Schiffe 100 pCt. Ausfuhrzoll auf Kaffee mehr bezahlen, als die holländiſchen; bei der Einfuhr ſind letztere in ähnlicher Weiſe begünſtigt. Z. B. bezahlen holländiſche Baumwollenwaaren in holländiſchen Schiffen eingeführt 12½ pCt vom Werthe; preußiſche Baumwollenwaaren in holländiſchen Schiffen 25 pCt. und in preußiſchen Schiffen eingeführt 50 pCt vom Werthe, ungeachtet der Zollverein der größte Abnehmer der in Holland verkauften Javaprodukte iſt. Auch Spanien, wie England haben in ihren Kolonieen, letzteres auch in Oſtindien, dieſe Differenzialzölle. In Cuba müſſen

deutſche Leinen, in deutſchen Schiffen eingeführt 18¼ pCt vom Werthe bezahlen, während im Zollverein die Erzeugniſſe von Cuba, Java u. ſ. w. zu gleichen Sätzen eingeführt werden können, gleichviel, ob ſolche mit ſpaniſchen, holländiſchen oder preußiſchen Schiffen ankommen.“ —

So beläſtigend nun auch dieſe Maaßregeln für uns Deutſche ſind, ſo müſſen wir doch, ehe wir Retorſionsmaaßregeln gegen ein ſolches Verfahren blind annehmen, vor allen Dingen nach der Wirkung ſolcher Differenzialzölle fragen, damit wir dann beantworten können, ob ſie nicht an ſich Thorheiten ſeien und Beläſtigungen auch jener Länder mit ſich bringen, die es räthlicher machen, lieber andere Retorſionen zu ergreifen, als Differenzialzölle gegen Differenzialzölle anzuwenden; denn ſo viel leuchtet auf den erſten Blick ein, daß wir ganz dieſelben Maaßregeln nicht einmal im deutſchen Zollverein anwenden können, weil wir keine Kolonieen beſitzen. Wir können hier ſchon, blos formell genommen, gar nicht dieſelben Maaßregeln ergreifen, weil wir auch nicht gleiche Vortheile, nämlich freieren Handel mit Kolonieen des deutſchen Zollvereins, jenen Ländern bieten können, und weil wir uns vielleicht ſelbſt nur wehe thun würden, ohne den Zweck, nämlich freieren Handel zu erreichen.

Die Wirkungen der Differenzialzölle, mögen ſie nun als Unterſchiede der Schiffahrts-Abgaben eintreten, je nach den Flaggen, oder je nach den Urſprungsländern, in welchen die Waaren erzeugt ſind, oder je nach den Märkten, von welchen dieſe Waaren bezogen werden, ſind folgende:

1) Differenzialzölle ſollen oder müſſen die Fracht für die begünſtigten Schiffe einer Nation im Gegenſatz zu den nicht-begünſtigten erhöhen; haben ſie dieſe Wirkung nicht, ſo haben ſie gar keine Wirkung; haben ſie ſie nicht mehr, ſo ſind ſie überflüſſig. Wenn ein Zollrabatt von 20 pCt. für die direkte Schifffahrt und den transatlantiſchen direkten Waarenhandel den preußiſchen Schiffen bewilligt wird, oder wenn die im indirekten Handel, d. h. nicht vom Erzeugungslande direkt eingeführten Waaren 20 pCt. Zoll mehr bezahlen müſſen (durch einen

Zollaufſchlag, was daſſelbe iſt), ſo ſollen ſich die direkten Bezüge jener Waaren dadurch vermehren, daß ſich die Schiffe vermehren, welche jenen direkten Handel, etwa zwiſchen Amerika und dem Zollverein, vermitteln. Die inländiſchen Rheder ſollen die Vergünſtigung haben, durch eine angemeſſene Erhöhung ihrer Fracht um den Zollunterſchied die Preiſe der gefrachteten Waaren ſo hoch zu ſteigern, daß ſie nun mit den wohlfeiler fahrenden ausländiſchen Schiffen Konkurrenz halten können, und daß ſie nun die im indirekten Handel beſchäftigten Schiffe überflügeln oder aus der Konkurrenz im gleichen Waarenhandel verdrängen können. Der Differenzialzoll iſt alſo ein Schutzzoll, ein Vertheuerungszoll zu Gunſten des inländiſchen Rheders zunächſt, und zwar für den inländiſchen Rheder, der den direkten Handel vermittelt.

Erhöht der Zollverein die Zölle auf transatlantiſche Produkte um 1 Rthlr. pro Centner, wenn ſie indirekt eingeführt werden, oder läßt er 1 Rthlr. daran nach, wenn ſie direkt, d. h. von den Urſprungsländern eingeführt werden, ſo hat der inländiſche Rheder, welcher 8000 Ctr. Zucker, Baumwolle, Tabak mit einem Schiffe von daher bringt, die Macht in den Händen — da die Preiſe gleicher Produkte auf den inländiſchen Märkten gleich ſind — ſeine direkte Fracht um 8000 Rthlr. zu ſteigern. Derjenige Rheder, der dieſe Waaren aus europäiſchen Entrepots mit ſeinen Schiffen bezieht, muß die höheren Zölle zahlen, es müſſen ſich die Preiſe der indirekt bezogenen Waaren um den Zoll höher ſtellen; dieſer muß herausgeſchlagen werden, oder der indirekte Handel muß aufhören.

Immer zahlt der Rheder in direkter Schifffahrt weniger Zoll, ihm kommt alſo die Differenz zu gut, er kann die Preiſe ſeiner Waaren, wenn er eigenen Handel treibt, um dieſen Zollbetrag ſteigern. Immer iſt es die Differenz zwiſchen dem Zollſatz für die begünſtigte Schifffahrt und den begünſtigten Waarenhandel und zwiſchen dem Zollſatz der nicht begünſtigten, welche als reiner Gewinn für den Rheder übrig bleibt. — Dieſer Gewinn ſoll ſtattfinden, um zur Vermehrung der direkten

Schifffahrt und der direkten Handelsbeziehungen zu reizen. Iſt nun aber die Zahl der Schiffe klein, welche dieſen Handel vermitteln können, etwa wegen des bisherigen Baues der Schiffe oder wegen der bisherigen Handelsbeziehungen des Landes, wo die Unterſchiedszölle eingeführt worden, ſo wird ſich die Frachterhöhung auch auf den ganzen Zollunterſchied ſteigern und längere Zeit auf dieſer Höhe erhalten können. Vermehren ſich die Schiffe für den direkten Handel, ſo wird zwar die Konkurrenz unter ihnen eine Verringerung der Frachtſätze bewirken, immer aber wird ein Unterſchied des Zollſatzes und deshalb auch der Fracht für den indirekten Handel bleiben, wenn nicht Schiffe für den direkten Waarenverkehr etwa bis zu ſolchem Ueberfluſſe entſtänden, daß ſie die erhöhte Fracht um anfangs vielleicht 4000, dann um 6000, dann um 8000 Rthlr. herabdrückten. Wäre dies aber geſchehen, ſo wäre der Differenzialzoll auch überflüſſig geworden und hätte keine Wirkung mehr für die direkte Schiffahrt. So lange aber der Zollunterſchied beſteht, müſſen auch die indirekt bezogenen Waaren den höheren Zoll tragen. Ein Schiff gleicher Tragfähigkeit alſo, was von England Kolonialwaaren oder transatlantiſche Produkte einnimmt, müßte für 8000 Ctr. 8000 Rthlr. mehr entrichten. Nur ſo lange, als die direkten Rheder und Kaufleute nicht die Fracht herabdrücken und einen Theil ihres Gewinnes aufgeben, können die indirekten noch in gleichen Waaren mit ihnen konkurriren. Fangen jene aber an, ſich zu vermehren, ſo muß der indirekte Handel aufgegeben werden, denn er kann nun nicht mehr den vollen Koſtenbetrag des Zolls aus ſeinen Waaren erhalten, er wird vollkommen vom Markte verdrängt. Bringt er 8000 Ctr. transatlantiſcher Produkte auf den Markt, und hätte er ſie auch gleich wohlfeil, wie der direkte Rheder bezogen, ſo käme doch der Zoll hinzu; drücken nun die direkten Bezieher unter einander die Preiſe ihrer Waaren herab, ſo daß Jeder von ihnen 2000 Rthlr. am Gewinn aufgäbe, oder nur 1000 Rthlr., oder nur 100 Rthlr., ſo würde der indirekte Bezieher ſein Geſchäft nicht mehr fortſetzen können, denn er käme nicht zu ſeinen Koſten.

So wie alſo dasjenige eintritt, was die Vertheidiger der Schutz- und Differenzialzölle *erreichen wollen*, eine hinreichende *Vermehrung* der direkten Schifffahrt und des direkten Handels, ſo würde der indirekte Handel mit gleichen Waaren vernichtet ſein. Wenn nun im wirklichen Leben auch nicht ſo raſch, als es ſcheinen möchte, eben dieſe Wirkung eintreten würde (der indirekte Handel würde ſich mit Aufſtapelung der Waaren bis zur Preisſteigerung derſelben in einzelnen Fällen zu helfen ſuchen, der direkte Handel würde öfters ſo viel Koſten mehr wegen der größeren Gefahren und des Riſikos und der längeren Fracht verurſachen, daß er die Preiſe ſeiner Produkte zu ſteigern genöthigt wäre), ſo iſt doch ſo viel ganz unleugbar, allmälig müßten jene Wirkungen eintreten, man müßte der indirekten Schifffahrt und dieſem Handel immer *mehr Kapitalien entziehen*; man könnte nicht mehr die Gelegenheit des temporair wohlfeileren Waarenbezugs rechtzeitig ergreifen, eine ſehr bedeutende Verminderung der indirekten Schifffahrt und des indirekten Handels müßte die Folge ſein, was unter Umſtänden, wie weiter unten ſich zeigen wird, ein großer Verluſt für die Schifffahrt und den Handel eines Landes ſein kann.

Es iſt dies aber um ſo mehr zu beachten, als wohl faſt alle bedeutende Rheder in Deutſchland auch Kaufleute ſind, nur wenige bloßen Schiffbau und bloße Fracht-Schifffahrt treiben, und wiederum die meiſten Rheder eben ſowohl beim direkten, als indirekten Handel zugleich betheiligt ſind; daher auch der merkwürdige Umſtand, daß ſie ſelbſt die Differenzialzölle entſchieden zurückweiſen; — nur die Bremer thun dies nicht. —

2) Würden nun aber die Vortheile der Differenzialzölle für direkte Schifffahrt dem eigenen Lande allein zu Gute kommen? Dies iſt es gerade, was äußerſt zweifelhaft erſcheint, faſt niemals vollſtändig eintritt. Die Schiffe der Urſprungs-Länder der Waaren, alſo hier der transatlantiſchen Produkte, müſſen gleichgeſtellt werden mit der nationalen Flagge. Sie genießen den Zollrabatt ſowohl für die Ladung der Schiffe als für die unmittelbar zu uns gebrachten Waaren, weil ſie ſonſt

bei dem Mangel der Gegenſeitigkeit ganz einfach unſere Schiffe bei ſich nicht gleichſtellen und unſere Waaren höher belaſten würden. So tritt es alſo ein, daß z. B. im *direkten* Handel zwiſchen Belgien und Nord-Amerika, zwiſchen England und Nord-Amerika, zwiſchen Frankreich und Nord-Amerika, die nord-amerikaniſche Flagge alle jene drei Flaggen überflügelt hat, daß es alſo die *fremde* Flagge iſt, welche in höherem Grade die Vortheile des Zollrabatts für die Schifffahrt, wie für die direkten Waarenbezüge genießt, und daß alſo die Rhederei des „nationalen Landes" den größeren Vortheil nicht erhält. Jene drei Länder haben ihren indirekten Handel benachtheiligt, haben auf die Vortheile deſſelben verzichtet, um einen viel geringeren Vortheil zum größten Theile an den Ausländer abzutreten. Wie würde ſich die Sache denn nun im deutſchen Zollverein ſtellen? Würden nicht auch bei uns die Nordamerikaner in ſehr vielen Fällen wenigſtens gleichen Antheil an der direkten Schifffahrt und dem direkten Handel nehmen, um ſo mehr, als ihre Schiffe bereits für dieſen direkten Verkehr, nach England, Belgien, Frankreich, vorhanden ſind?

3) Die Differenzialzölle, wenn ſie wirkſam ſein ſollen für die Schifffahrt, müſſen einen großen Nachtheil und eine große Störung für die Gewerbe und den Handel des Vaterlandes mit ſich bringen. Man denke ſich die Artikel des Waarenhandels, Baumwolle und Zucker, nur mit $\frac{1}{2}$ Rthlr. pro Ctr. höher belaſtet, wenn ſie indirekt eingeführt werden, ſo wird dies einen ſehr großen Nachtheil für unſere Baumwollen-Induſtrie, wie für unſere Zucker-Raffinerieen mit ſich bringen. Hamburg führt jetzt über 200,000 Ctnr. Baumwolle jährlich ein, wovon nur etwas über 50,000 Ctnr. unmittelbar transatlantiſcher Bezug ſind. Der größte Theil dieſer Baumwolle geht in den Zollverein zum Verbrauch für die inländiſchen Spinnereien, der Zollverein führt überhaupt jetzt 300,000 Ctnr. Baumwolle in runder Summe ein. Wenigſtens zwei Drittel davon werden auf indirektem Wege von den großen Zwiſchenmärkten, namentlich Englands, bezogen, wo man ſtets die Baumwolle aller Qualitäten nnd aller Preiſe findet.

Sollten nun für 200,000 Ctnr. Baumwolle nur 100,000 Rthlr. jährlich mehr Zoll entrichtet werden, so würde dieser Umstand nicht nur die inländischen Spinnereien mit diesem größeren Zollvorschuß belasten, sondern auch eine vermehrte Konkurrenz aller derjenigen fremden Baumwollenwaaren und Twiste im Inlande möglich machen, welche für den Rohstoff in ihrem Produktionslande nicht diesen Zoll zu leisten haben. Aber auch für die anderen direkt bezogenen 100,000 Ctnr. müßte ein Preisaufschlag erfolgen, wenn der zu vermehrende direkte Bezug durch die nationale Schifffahrt erreicht werden soll, denn ohne einen solchen Gewinn würden sich die Handeltreibenden nicht zu den neuen direkten Bezügen herbeilassen. Regelmäßig würden also unsere Spinner die Baumwolle theurer erhalten, als z. B. England, und unsere Weber würden um so weniger im Stande sein, auf ausländischen Märkten mit anderen Geweben zu konkurriren. Daß sich allmälig auch bei uns Baumwollenmärkte im Inlande bilden würden, kann um so weniger als ein Ersatz für die Industrie angesehen werden, als diese dann nur von diesen inländischen Märkten etwa zu gleichen Preisen später die Baumwolle beziehen würde, wie jetzt von den durch die Natur der Dinge geschaffenen größeren Weltmärkten. Die Verluste der Zwischenzeit und die Störung der Handelswege würde sie dann getragen haben, um gleiche Vortheile, d. h. etwa gleiche Preise, und doch nicht eine gleich große Auswahl des Rohstoffes zu erringen. — Ueber Holland werden jetzt circa 400,000 Ctnr. Javazucker in den Zollverein eingeführt; die Handelsstraße des Rheins und die rheinländischen Raffinerieen sind es also, die zunächst unter der Erhöhung des indirekt bezogenen Zuckers leiden würden. Es würde ein Aufschlag des Zuckers erfolgen, der eine Verminderung der Consumtion und eine vergrößerte Konkurrenz des direkt bezogenen Zuckers mit sich bringen müßte. Erfolgte aber der Aufschlag nicht, so hätte der Differenzialzoll auch keine Wirkung. — Kann man nun auch Holland mit der verminderten Einfuhr wehe thun, so bleibt es doch wieder die Frage (welche unten berührt wird), ob wir zu unserem Vortheile

dadurch Konzeſſionen erzwingen würden, oder ob nicht von Seiten Hollands Alles beim Alten bliebe, ſo daß wir uns ſelbſt und Anderen zugleich nur Nachtheil zugefügt haben. Ganz ähnlich würde dies aber mit Differenzialzöllen auf Wildhäute und Indigo erfolgen, welche beide Artikel zum größten Theile auf indirektem Handelswege bezogen werden.

4) Differenzialzölle gewähren dem ausländiſchen Produktionslande, von welchem her der direkte Handel begünſtigt werden ſoll, den Vortheil der Preisſteigerung für ſeine Produkte im Gegenſatz zu den gleichartigen Produkten anderer nicht begünſtigter Produktionsländer. „Wenn man von allen Konjunkturen, welche auf die Preiſe der Waaren einen Einfluß üben, abſieht," ſagt ganz richtig in dieſer Beziehung die bekannte Denkſchrift des Handelsamtes, „würde die Beſtimmung eines niederen Zolls bei der Einfuhr in das Gebiet des Zollvereins auf die Waare eines beſtimmten Produktionslandes gegen die gleichnamige Waare aus anderen Produktionsländern Veranlaſſung dazu geben, daß die Konſumenten im Zollverein ihren ganzen Bedarf an dieſer Waare, welcher früher von verſchiedenen Märkten her befriedigt wurde, in dem durch den Zoll begünſtigten Produktionslande ſuchten. Schon die vermehrte Nachfrage würde dort zunächſt den Marktpreis der Waare ſteigern — vorausgeſetzt, daß der Bedarf des Conſumtionslandes von dem Belang iſt, um auf den Märkten fühlbar zu werden — bis etwa eine dadurch vermehrte Produktion das Verhältniß zwiſchen Angebot und Nachfrage wieder ausgliche. Ueberdies würde der Importeur verſuchen, den Betrag des Minderzolls auf den Preis der Waare zuzuſchlagen, denn ſein Intereſſe weiſt ihn darauf hin, die importirte Waare eben nur um ſo viel wohlfeiler auf dem vereinsländiſchen Markte zum Verkauf zu ſtellen, als erforderlich iſt, um vor dem vertheuerten Produkt der nicht begünſtigten Länder noch irgend einen Vorzug zu behaupten." Daß dieſe Preisſteigerungen nicht ausgeglichen werden können, liegt darin, daß, wenn auch der Importeur von nicht begünſtigten Waaren oder Ländern wegen ſeiner etwaigen Vor-

züge in den Transportkoſten durch die Nähe des Marktes einen Theil des Zolles auf ſich nehmen wollte, dieſer Zoll doch hoch genug ſein müßte, um ihn fortdauernd zu höheren Preiſen zu zwingen. Er muß den nicht begünſtigten Import und ſoll ihn allmälig aufgeben; ſonſt hat der Zoll keinen Sinn.

Nur wenn die Konkurrenz der begünſtigten Importeure für den inländiſchen Markt unter einander ſo bedeutend angewachſen iſt, daß ſie die Preiſe der Waaren unter ſich herabdrücken und alſo auf den Vortheil des Differenzialzolls verzichten, würde eine Ausgleichung der Preiſe erfolgen und der Differenzialzoll unnöthig werden. — Dies hängt aber ganz davon ab, ob die betroffene Waare eine ſolche iſt, die man in beliebiger Menge erzeugen kann, was bei den wenigſten Handelsprodukten der transatlantiſchen Länder der Fall iſt. Durch die vermehrte Nachfrage nach dem Produkte des begünſtigten Landes, ſo wie durch die erſchwerte Konkurrenz der anderen Erzeugungs- oder Bezugsländer, *muß* eine Preisſteigerung der Waare erfolgen, wenn der Differenzialzoll eine Wirkung haben ſoll. Den Nachtheil *ſoll* der Verarbeiter dieſer Waare im Inlande (z. B. bei der Baumwolle) oder der Verbraucher dieſer Waare im Inlande in letzter Hand (z. B. in dem Verbrauch der Baumwollenzeuge und in der Conſumtion der Kolonialwaaren) tragen. Den Vortheil der Preisſteigerung muß der Produzent des transatlantiſchen Produkts beziehen.

So iſt alſo der Differenzialzoll nach dem Urſprunge der Waare ein Schutzzoll, nur mit dem Unterſchiede, daß beim gewöhnlichen Schutzzolle der *inländiſche* Produzent die Steuer der Vertheuerung bezieht, beim Differenzialzoll der *ausländiſche*.

Auch findet *kein* Unterſchied in Bezug auf die Wirkung der Differenzialzölle ſtatt, dadurch, daß man ſie anſtatt auf dem Wege einzelner Verträge mit beſtimmten Nationen auf dem Wege eines allgemeinen Geſetzes einführt. Die erſteren haben vielmehr das Gute, daß ſie die Vortheile derſelben zum Nachtheile der Inländer nur *einzelnen* wenigen ausländiſchen Nationen bieten, die dann *Gegenleiſtungen* zu machen

haben, wie dies zwiſchen dem Zollvereine und Belgien, dem Zollvereine und Sicilien geſchehen iſt und zwiſchen dem Zollverein und Nordamerika geſchehen ſollte, während Differenzialzölle, durch ein allgemeines Geſetz eingeführt, alle Nachtheile derſelben im Großen einführen würden, welche man dann nur einzeln durch eine Reihe neuer Verträge wieder beſeitigen könnte. Nur als Retorſions-Maaßregel ließe ſich ein eigenes Geſetz vertheidigen für eventuelle Anwendung jener Zölle in beſtimmten einzelnen Fällen.

5) Es macht übrigens auch gar keinen Unterſchied in der Wirkung der Differenzialzölle, ob man den bisherigen Tariffatz als Zoll für alle Waaren gleicher Art beſtehen läßt und den Begünſtigten allein einen Zollrabatt gewährt, oder ob man für die nicht Begünſtigten den Zollſatz erhöht.

Kann der Staat eine Zollermäßigung im Verhältniß zu ſeinen Bedürfniſſen gewähren, ſo iſt er dies vor Allen ſeinen inländiſchen Steuerpflichtigen ſchuldig; man kann an ihn die Anforderung ſtellen, daß die Ermäßigung dann allgemein für jene Waare eintrete, damit ſie dem geſammten Volke zu Gute komme. Im erſteren Falle eines einſeitigen Zollrabatts für begünſtigte Waaren und Länder erleidet aber die Staatskaſſe einen Ausfall zum Vortheil der Produzenten im Auslande, und der inländiſche Conſument zahlt nach wie vor einen höheren Preis für die Waare, je nach dem Unterſchiede des Zolls gegen die nicht begünſtigten Länder. Er zahlt die Steuer, nur fließt ſie nicht in die Staatskaſſe. Im zweiten Falle der Zollerhöhung auf nicht begünſtigte Waarenbezüge, zahlt der Conſument noch darüber hinaus, über den fortbeſtehenden alten Zoll, eine Preisſteigerung zu Gunſten des begünſtigten ausländiſchen Produzenten. Immer bleibt es dieſer, der den Vortheil genießt; immer der Inländer, der den Nachtheil hat. Soll aber dieſer Nachtheil für ihn durch den Zollrabatt um etwas ermäßigt werden, ſo verliert wieder die Staatskaſſe den ganzen Betrag des Zolls, und werden die Zollnachläſſe dann allmälig auf dem Wege der Verträge ſehr weit ausgedehnt, ſo daß gar keine nichtbegünſtigten Waaren mehr eingehen, ſo tritt dadurch

eine *allgemeine Zollermäßigung* ein, die ſogleich hätte eintreten ſollen, wenn ſie der Staat ertragen konnte. Dies iſt der Punkt, der auch einige Handeltreibende in *ihrem* Intereſſe für Differenzialzölle geſtimmt hat, weil ſie für den direkten Bezug namentlich von Kolonialwaaren die einſeitige Ermäßigung des Zolles in Anſchlag brachten. Aber darüber haben denn doch allein die Finanzmänner und die geſetzlichen Organe eines Staats zu entſcheiden, ob ein Ausfall in den Finanzen erfolgen kann oder nicht, und wie derſelbe zu decken ſei. Ein Beiſpiel möge dieſe Fälle weiter erläutern.

Sollte der Zollſatz von $6\frac{2}{3}$ Rthlr. auf den Ctnr. Kaffee um 20 pCt., d. h. um 1 Rthlr. 10 Sgr. oder auf 8 Rthlr. gegen allen Kaffee erhöht werden, der *nicht* direkt von Java oder Braſilien bezogen wird, ſo würden im Zollvereine alle diejenigen Conſumenten des Java-Kaffees, die wie die Rheinländer auf den indirekten Bezug über Holland vorzüglich angewieſen ſind, dieſe Preiserhöhung des Zolls zu tragen haben, ohne daß ſich dadurch irgend ein weſentlicher Nutzen weder für ihre Schifffahrt, noch für ihren Handel, noch für die Induſtrie abſehen ließe. Man würde den Holländern vielleicht — aber dies iſt ſehr problematiſch — dadurch wehe thun können, daß ſich die Conſumtion ihres Kaffees verringerte — aber der Nachtheil für die Rheinländer würde bleiben. Stellte man nun auch die ſehr unwahrſcheinliche Möglichkeit her, daß braſilianiſcher Kaffee (ein Kaffee von ſchlechterer Qualität) in hanſeatiſchen oder zollvereinsländiſchen Schiffen über Bremen direkt bezogen werden würde, ſo wäre dadurch den Rheinländern in nichts geholfen; der braſilianiſche Produzent würde die Preiserhöhung zumeiſt genießen, es würden an derſelben die Kaufleute von Bremen und dem Rhein vielleicht geringen Theil nehmen, aber eben ſo viel Kaufleute an der Verringerung der Conſumtion des holländiſchen Kaffees verlieren. Immer würde der Hauptnachtheil des Preisaufſchlags den Inländer treffen, die Staatskaſſe würde um nichts mehr gewinnen, wenn der Zoll ſeinen Zweck erreicht; der begünſtigte ausländiſche Produzent würde den Vortheil haben.

Digitized by Google

Umgekehrt, denkt man ſich die Preisermäßigung vermittelſt eines Zollrabatts von 20 pCt. auf **direkt** von Braſilien bezogenen Kaffee, alſo um 1 Rthlr. 10 Sgr. auf 5 Rthlr. 10 Sgr., eingetreten, ſo wird wieder dadurch der braſilianiſche Produzent ermächtigt, um ſo viel oder doch nahezu ſo viel, ſeinen Kaffee zu ſteigern (der andere Kaffee zahlt nach wie vor $6\frac{2}{3}$ Rthlr.) und zu dem geſteigerten Preiſe in die rheiniſchen Zollvereinsländer einzuführen. Er ſoll dieſe Vergünſtigung erhalten, damit der direkte Handel über Bremen oder Hamburg mit braſilianiſchem Kaffee betrieben werde, damit man Holland wehe thue und — die Rheinländer den Nachtheil ſpüren. Die Staatskaſſe erleidet aber nun den Ausfall von 1 Rthlr. 10 Sgr. an jedem Centner von Braſilien direkt eingeführten Kaffee's.

Soll die Maaßregel nur einigermaaßen eingreifend auf die Förderung der Schifffahrt und des direkten Waarenbezugs wirken, ſo muß ein bedeutender Zollrabatt oder ein ſtarker Differenzialzoll für alle transatlantiſchen Produkte eintreten. Geringe Zollunterſchiede werden von den Preisſchwankungen des Verkehrs ſelbſt, durch erhöhte Transportkoſten (z. B. des Kaffees von Bremen und Hamburg nach den oberen Rheinlanden) zu leicht wieder ausgeglichen, als daß ſie eine Wirkung haben könnten. Wie ſehr aber die Staatskaſſe bei ſtarken Zollermäßigungen betheiligt iſt, das geht unter Anderem aus folgendem praktiſchen Beiſpiele hervor.

Von den nachſtehend genannten 5 Artikeln hat im Jahre 1845 der Eingangszoll im Zollvereine betragen:

Von Gewürzen . .	364,514	Rthlr.
„ Kaffee . . .	5,437,094	„
„ Reis . . .	400,122	„
„ Tabaksblättern	1,774,976	„
„ Rohzucker . .	7,045,115	„
Zuſammen	15,021,821	Rthlr.

Wird die Abſicht der Differenzialzölle erreicht, ſo werden nur ſolche transatlantiſche Erzeugniſſe zur Verzollung kommen, welche auf den Zollrabatt Anſpruch haben. Nun würde ſchon

allein für dieſe fünf Artikel jedes Prozent Rabatt in runder Summe 150,000 Rthlr. betragen, ein Zollerlaß von 10 pCt. ſomit den Kaſſen der Vereinsſtaaten eine jährliche Einnahme von $1\frac{1}{2}$ Millionen Rthlrn. (von 20 pCt. von 3 Millionen u. ſ. w.) entziehen; ein Umſtand, welcher bei der Prüfung eines Vorſchlags, deſſen Nützlichkeit überhaupt ſehr problematiſch iſt, gewiß auch ſeine Berückſichtigung verdient. Rechnet man nun aber dazu die Preisſteigerungen der begünſtigten Waaren im Gegenſatz zu den nichtbegünſtigten oder die erhöhten Zölle auf die bis jetzt gering verſteuerten Waaren bei indirektem Bezuge, ſo z. B. die Erhöhung auf indirekt bezogene Baumwolle, Felle, Indigo, ſo würden ſchon dieſe Umſtände allein mehrere Millionen eines jährlichen Opfers zur Vernichtung des indirekten Handels und der indirekten Schifffahrt erfordern, um einen hohen Gewinn für ausländiſche Produzenten, einen kleineren vielleicht auch für einen kleinen Theil der nationalen Schifffahrt und des direkten Handels mit ſich zu bringen. Würde es da nicht viel praktiſcher ſein, geradezu 2 Millionen jährlich eben der Schifffahrt und dem Handel zuzuwenden?

Wie problematiſch aber die zu erzielenden Vortheile und wie ſicher die eintretenden Nachtheile der Differenzialzölle, ohne daß die endliche Ausgleichung der Preiſe eintritt, bleiben, dies kann man mit Leichtigkeit aus den Ausführungen entnehmen, wie ſie die Denkſchrift des Kölner Handelsamtes „über die Beförderung der Schiffahrt des Zollvereins“ S. 15. in Bezug auf die Niederlande gegeben hat.

„Die Differenzialzölle, womit die niederländiſche Flagge bei der Ausfuhr aus Java nach den Niederlanden begünſtigt iſt, reichen allerdings aus, die fremde Flagge von dieſer Schifffahrt auszuſchließen.“ Aber man muß hinzuſetzen, ſie haben den Zweck verfehlt, gleich wohlfeile Frachtſätze in niederländiſchen Schiffen herbeizuführen, als in den ausländiſchen; ſie haben vielmehr die Nachtheile des niederländiſchen Handels, der Kolonieen und der Staatskaſſe fortdauernd ohne Ausgleichung herbeigeführt, um ein Monopol der Maatſchappey, im Intereſſe einiger wenigen Geld-Ariſtokraten aufrecht zu erhalten.

„Dieſe Kolonial=Differenzialzölle betragen für Kaffee 2 Fl. pro Pikul von 135 Pfd., für Zinn 2 Fl., für 100 St. Häute 4 Fl, für Zucker 6 pCt. vom Werthe. Für die Schiffslaſt von 40 Ctnrn. beſteht ſomit bei den beiden erſtgenannten Artikeln eine Begünſtigung von 64, und unter Hinzurechnung des in Java üblichen Zollaufſchlags von 5 pCt. reichlich von 67 Fl. Wie groß auch dieſer Unterſchied ſei, ſo haben die niederländiſchen Rheder ihn doch *zum Vollen in Anſpruch genommen*, indem ſie Frachten bedingen, die häufig *um den Betrag des Zollunterſchieds* diejenigen überſteigen, wozu fremde Schiffer zu fahren bereit geweſen wären. Die niederländiſche Handelsgeſellſchaft, welche bekanntlich die Transporte von und nach Java für Rechnung der Regierung vermittelt, hat damit begonnen, pro Laſt nach Java und zurück 250 Gulden nebſt 15 pCt. Avarie und Kaplaken zu zahlen; 1825 ging ſie auf 240, 1828 auf 230 Gulden zurück; und da die Fracht nach Java für 30 Gulden bedungen wird, ſo betragen dieſe Sätze für die Fahrt von Java nach den Niederlanden reſp. 220, 210 und 200 Gulden; von 1834 an beſchränkte ſie ſich auf Befrachtungen *von Java* nach den Niederlanden und bewilligte 170, ſpäter 160, zuletzt 150 Gulden für die Laſt Zucker; für Kaffee iſt die Fracht 10 Gulden niedriger; jedoch werden 1500 Kilogramme Kaffee für eine Laſt gerechnet, ſo daß die Laſt eigentlich 187 Gulden koſtet außer dem Zuſchlage von 15 pCt. für Avarie und Kaplaken. Die Geſellſchaft legte nun im Jahre 1838 ungefähr 16,500,000, im Jahre 1843 11,200,000 Gulden für Frachten aus; und *man darf kühn annehmen*, daß ſie jährlich im Durchſchnitt mindeſtens *3 Millionen weniger* ausgegeben haben würde, wenn *Gleichheit* der Abgaben für alle Flaggen und freie Konkurrenz zwiſchen Java und den Niederlanden beſtanden hätte. Dieſe *drei Millionen* würden in den *öffentlichen* Schatz gefloſſen ſein, weil die transportirten Kolonialerzeugniſſe Eigenthum der Regierung ſind, und weil die bezahlten Frachten der Regierung berechnet werden; ſie ſind demnach als eine Unterſtützung anzuſehen, welche die Niederländiſche Regierung aus

öffentlichen Mitteln zur Förderung der National-Schifffahrt leiſtet."

Wie wenig aber der Zweck dieſer Unterſtützung bis dato erreicht worden iſt, bei allen Nachtheilen des holländiſchen Volks und Handels, geht daraus hervor, daß die Fracht von Batavia nach Hamburg viel niedriger ſteht, als die obige, und circa 96 Gulden pro Laſt beträgt.

6) Wie problematiſch ferner die Wirkung der Differenzialzölle ſein kann, in Bezug auf die zu erſtrebende Erhöhung der Waarenpreiſe der nicht begünſtigten Nationen und Handelsbezüge, dies hat noch kürzlich ein Hamburger Schriftſteller mit ſolcher Sachkenntniß des Welthandels nachgewieſen, daß wir dieſem Umſtande nichts hinzuzufügen haben. Er hat in ſeiner Schrift [1]) gegen Differenzialzölle hervorgehoben, daß Deutſchland vorzüglich gegen Holland eine alte Schuldrechnung einzukaſſiren habe, weil dieſer Staat durch ſein Kolonial-Syſtem und ſeine Monopolien uns Deutſchen, beſonders den rheiniſchen Territorien und den nordweſtlichen Handelsſtädten, die größten Nachtheile zugefügt hat. Deutſchland iſt der wichtigſte Markt ſeiner Kolonialwaaren, dafür ſind Deutſche Schiffe von ſeinen Kolonieen ſo gut wie ausgeſchloſſen; Deutſchland ernährt ſeine Kolonieen, während Hollands Kolonieen ſehr wenig von unſeren Induſtrieerzeugniſſen verbrauchen; die Nachtheile, die wir von daher erleiden, müſſen alſo beſeitigt werden. Durch Differenzialzölle gegen holländiſche Waaren würden wir unſeren Zweck wahrſcheinlich verfehlen, gewiß aber uns mehr Nachtheile aufbürden, als Nachgiebigkeit von Seiten Hollands erreichen. Es ſind beſonders zwei holländiſche Kolonialprodukte, durch deren höhere Belaſtung wir Holland wehe thun können, Zucker und Kaffee von Java. Wenn aber von 176 Millionen Pfd. Rohzucker aus Java im Jahre 1846 nur etwa 40 bis 50 Millionen Pfd. Rohzucker in die Zollvereinsſtaaten von Holland ausgeführt wurden, ſo würde die Benachtheiligung des erhöhten

---

1) Nationale Handelspolitik, Differenzialzölle, Schifffahrtsgeſetz, Beitrag zur Beantwortung dieſer Fragen von Dr. E. W. Aſher. Berlin, 1847.

Zolls zunächſt unſere rheinländiſchen Raffinerieen und Conſumenten treffen, welche nicht im Stande ſind, durch Bahia oder anderen Rohzucker (etwa über Antwerpen oder Bremen bezogen) die Verluſte der Preisſteigerung zu erſetzen. Die Holländer aber würden gezwungen ſein, in erhöhtem Maaße mit unſeren deutſchen Raffinerieen im Norden zu konkurriren, wo ſie neuerdings auch in Rußland die Zulaſſung ihrer Raffinaden erlangt haben; ja ſie werden wahrſcheinlich auch die Zulaſſung ihres Zuckers in Großbritanien nach Art. 1. des engliſch-holländiſchen Vertrages vom 27. Oktober 1837 zu den Bedingungen der begünſtigten Nationen erreichen. Eröffnen ſich ſo für den holländiſchen Zucker neue bedeutende Märkte, ſo iſt kaum daran zu zweifeln, daß für ſie kein großer Verluſt eintreten würde, während der Nachtheil unſerer Raffinerieen durch den erhöhten Zoll und die Preisſteigerung der anderen Zuckerſorten beſtehen bliebe.

Mit dem Java-Kaffee verhält es ſich aber noch entſchieden ungünſtiger für uns und günſtiger für Holland. Er kann nicht erſetzt werden. Wenn wir nun auch nicht zu denjenigen gehören, welche da meinen, es ſei ein großer Verluſt für die Kaffeetrinker, ſtatt jener vorzüglichen Bohne das ſchlechtere Getränk von Braſilien zu ſchlürfen, wenn wir uns daher ſehr gern eine Ausſchließung des Java-Kaffees vom Deutſchen Zollvereins-Gebiete gefallen laſſen würden, um den freien Handel nach den holländiſchen Kolonieen zu erreichen, ſo müſſen wir doch bedenken, daß wir durch einen eingeführten höheren Zoll höchſtens eine Ableitung des javaniſchen Kaffees auf andere Märkte, kaum irgend einen Nachtheil den Holländern, wohl aber eine Preisſteigerung aller Kaffeeſorten nebſt derer von Java unſeren Conſumenten bereiten würden [1]). — Es giebt viele Waaren, deren Produktion in beſtimmter Güte und Menge von der Natur an gewiſſe Orte gebunden erſcheint,

1) In Bezug auf die wahrſcheinlichen Wirkungen eines Differenzialzolles gegen Kaffee, denn nur von den wahrſcheinlichen Wirkungen kann die Rede ſein, ſ. Aſher S. 22.

deren Preis deshalb durch alle mögliche Konkurrenz ſchlechterer Waare ähnlicher Art nicht herabgedrückt wird. Das Ausgebot jener beſſeren Waare, wie der Johannisberger Weine, des Kaiſerthees, des Champagners, iſt beſchränkt, ſie können nicht in beliebiger Menge auf den Markt gebracht werden, weil die Produktion nicht dem Begehr folgen kann. Zu dieſen Waaren der ſogenannten natürlichen Monopolpreiſe gehört leider der Java-Kaffee auch; der Preis deſſelben hat ſich in neuerer Zeit um 20 pCt. geſteigert, ohne daß die Conſumtion abgenommen hätte. Wenn nun Holland auch 40 bis 50 Millionen Pfund Java-Kaffee an die rheiniſchen Territorien abſetzt, ſo würde ſich doch auf keine Weiſe ein Erſatz für dieſe Quantität bilden laſſen, weil auch der ſchlechtere Kaffee der amerikaniſchen Produktionsländer noch bisher jährlich vollſtändig verkauft wurde, weil ferner die bloße Ausdehnung der Produktion dieſer ſchlechteren Sorten der Zeit nach ſehr beſchränkt iſt, da Kaffeepflanzungen bis zur erſten vollen Aerndte etwa 4 bis 5 Jahr in Anſpruch nehmen, und weil von allen amerikaniſchen Sorten etwa nur das geringe Quantum des in St. Domingo gebauten Kaffees eine nahekommende Güte erreicht. Die Koſten der Produktion aber ſtehen in Mittel- und Süd-Amerika höher als in Java, namentlich wegen des hohen Arbeitslohns.

Nach dieſen Vorbemerkungen zieht der Verfaſſer der obigen Schrift nachſtehende Folgerungen aus dieſer Art von Differenzialzöllen in Bezug auf die deutſchen Handels-Verhältniſſe überhaupt:

„Auch im Anfange dieſes Jahres 1847 hat die Meinung, daß die nächſte Auktion der holländiſchen Maatſchappey kleiner ſein würde, als gewöhnlich, alle Kaffeeſorten um $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ Schilling pro Pfund vertheuert. — Es wird aber auch nicht ſchwer ſein, nachzuweiſen, daß die ganze Maaßregel, eine ſo empfindliche Störung der Handels-Verhältniſſe für Holland ſie zuerſt hervorbringen möge, dennoch die beabſichtigte Wirkung als eine bleibende nicht nur zugleich verfehlen, ſondern vielleicht ein geradezu entgegengeſetztes Reſultat herbeiführen kann. Die erſte Ausgleichung wird in der Art eintreten, daß, ſobald die Rhein-

lande, anſtatt Java-Kaffee aus Holland zu beziehen, auf den amerikaniſchen Märkten als Käufer auftreten, dort den Preis ſteigern und die indirekten Zufuhren in Hamburg — ſage um 20 Millionen Pfd. — ſchmälern, alsdann der Kaufmann in Berlin und Magdeburg ſich direkt nach Holland wenden wird, wo er den Kaffee vermuthlich um ſo viel billiger erhalten kann, als der Differenzialzoll (gegen den indirekten Bezug) beträgt. Noch viel gewiſſer dürfte ſich dieſes Reſultat in Bezug auf die nordiſchen Staaten, Dänemark, Schweden, Norwegen und Rußland, herausſtellen. Dieſe Staaten, welche ſich jetzt zum größten Theile aus Hamburg, als dem erſten Kaffeemarkt im Norden Deutſchlands, mit amerikaniſchem Kaffee verſehen, werden, ſobald aus den angeführten Gründen die Preiſe deſſelben bedeutend höher, die Vorräthe dagegen geringer geworden ſein ſollten, ſich genöthigt finden, der Conſumtion von Java-Kaffee ſich zuzuwenden, und dann denſelben zu wohlfeileren Preiſen direkt von Holland beziehen. Darunter würde aber nicht nur Hamburg leiden, ſondern in vielleicht noch größerem Maaße die deutſche Induſtrie, deren Erzeugniſſe an den Käufern aus jenen Ländern jetzt in Hamburg bedeutende Abnehmer finden, was aufhören dürfte, ſobald die Käufer, die nun nicht länger in gewohnter Weiſe mit allen ihren Bedürfniſſen ſich dort verſorgen können, ganz ausbleiben oder doch in ſpärlicherer Anzahl ſich einfinden ſollten. Endlich iſt nicht außer Acht zu laſſen, daß bei einem einigermaaßen wirkſamen Differenzialzoll, etwa um 2 Rthlr. pro Centner, die Umgehung deſſelben dadurch leicht möglich wird, daß man Java-Kaffee z B. nach den Vereinigten Staaten und von dort zurück zur Einfuhr in den Zollverein verſchifft, was unter ſo viel billigeren Bedingungen geſchehen kann, daß der ermäßigte Preis des holländiſchen Kolonial-Kaffees gegenüber dem geſteigerten der anderen Produktionsländer mit in Anſchlag gebracht jener am Beſtimmungsorte nicht viel theurer als dieſer zu ſtehen kommen könnte. — Der Zwang alſo, den man durch die fragliche Maaßregel gegen Holland zu üben gedenkt, wird ſolchergeſtalt wieder ſehr geſchwächt erſcheinen und die Erwägung, wiefern

ſie überhaupt zur Erreichung ihres Zweckes dienen könne, auf's neue nöthig machen."

Wenn man nun auch nur einige aus dieſen Schlußfolgerungen nothwendiger Weiſe zugeben will, ſo bleibt ſo viel gewiß, nicht Waaren-Differenzialzölle, ſondern Schifffahrts-Differenzialzölle, und zwar gegen indirekte wie direkte holländiſche Schifffahrt nach unſeren Häfen bleiben uns vielleicht neben rein politiſchen Maaßregeln als wirkſame Retorſionsmittel übrig, die wir ohne zu große Nachtheile unſerer deutſchen Territorien gegen Holland anwenden könnten. Es bleibt für uns die Aufgabe ſtehen, das Monopol der Handels-Maatſchappey, welche ſeit 1823 den größten Theil des Ertrages von Java in Zucker, Kaffee und Indigo für Rechnung der Regierung zum Verkauf nach dem Mutterlande bringt, zu brechen. Wie ſchwer die Aufgabe iſt, geht daraus hervor, daß dieſe Geſellſchaft auf Koſten der holländiſchen Kaufleute ſelbſt die Verlängerung ihres Privilegiums von 1848 bis 1854 von der Regierung erlangt, ja die Ausſicht hat, es bis 1874 vorläufig verlängert zu ſehen. Die Maatſchappey und die niederländiſchen Finanzen ſind ſehr eng mit einander verbunden. Ehe nicht das von der Geſellſchaft der Regierung bis 1874 gemachte Darlehen von 10 Millionen Gulden zu 4 pCt. zurückgezahlt iſt, ſoll der Kontrakt, wodurch der Maatſchappey die Conſignation an Kaffee, Zucker, Indigo und Gewürze ganz und ausſchließlich, die aller übrigen Artikel aber inſofern zugeſagt iſt, als ſie aus den Kolonieen für Rechnung der Regierung nach dem Mutterlande geſandt werden, fortdauern Zu Gunſten dieſer Geſellſchaft vorzüglich beſteht das Kolonialſyſtem Hollands, und der Staat iſt ihr Schuldner. Nur dadurch, daß allmälig die Regierung und die Maatſchappey ſelbſt diejenigen Differenzialzölle aufgäben, die ihnen doch nur läſtig ſein können, weil ſie ihnen die Nothwendigkeit höherer Frachtſätze von den Kolonieen nach Holland auferlegen, ließe ſich eine Ausgleichung unſerer Intereſſen erwarten. Holland muß dahin gebracht werden, wenn dies unſere Intereſſen dereinſt nach der Ausdehnung des Zollvereins an die Gränzen des deutſchen Meeres oder nach der Errichtung eines Flaggenbünd-

niſſes mit den Hanſeſtädten erfordern werden, die Zulaſſung unſerer Schiffe zu ſeinen Kolonieen wenigſtens in ſo genügender Zahl, als der deutſche Markt ſeiner Kolonialwaaren es erfordert, ohne Differenzialzölle zuzugeben. Hierdurch würden die holländiſchen Kolonieen, die holländiſche Regierung und der deutſche Handel gleichmäßig gewinnen. Bis dahin möchte es der Erwägung werth ſein, ob wir nicht gelegentlich in der Zukunft höhere Flaggengelder und Schifffahrts-Differenzialzölle nach der Kabinets-Ordre von 1822, 20. Juni, oder darüber hinaus gegen holländiſche Schiffe in unſeren Häfen zur Anwendung bringen könnten.

II. Die Wirkung der Differenzial-Zölle, ihre Modifikationen und theilweiſe Aufhebung in Frankreich, Großbritanien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Nach den früheren Ausführungen möchte das Reſultat derſelben ſich kurz ſo zuſammenfaſſen laſſen.

Differenzialzölle ſind ganz verſchiedene Maaßregeln, je nachdem ſie blos als Retorſionen gegen das Ausland betrachtet werden, oder je nachdem ſie als Mittel betrachtet werden, einen Theil des Handels, der Schifffahrt und des Abſatzes inländiſcher Fabrikate auf ausländiſchen Märkten zu fördern.

Darin liegt ein ſo weſentlicher Unterſchied für die Anwendung und Erhebung dieſer Zölle, daß, wenn man ihn außer Acht läßt, man für einen Anhänger der Differenzialzölle dem Prinzip nach gehalten werden kann, während man ein Gegner derſelben iſt. Die erſtere Art dieſer Zölle ſoll verſchwinden, ſobald ihr Zweck, freie Handelsverbindung, erreicht iſt; die zweite Art ſoll einen dauernden Schutz einem Theil der Schifffahrt und des Handels gewähren, ſie gehört zu den Schutzzöllen, und zwar in voller Ausdehnung zu denjenigen Schutzzöllen, die dem Ausländer mehr Vortheile als dem Inländer zuwenden. Um ihren Zweck zu erreichen, müßten ſie gegen alle

Nationen beibehalten werden, auch wenn dieſe unſere Schifffahrt der nationalen gleichgeſtellt haben. Die Flaggengelder als Unterſchiedszölle dagegen gehören nicht zu den Mitteln, eine Art des Handels vor der anderen zu begünſtigen, ſondern ſie ſind reine Defenſivmaaßregeln gegen die Unbill anderer Staaten und können leicht in Offenſivmaaßregeln verwandelt werden, je nachdem man die Gleichſtellung der fremden Flaggen nicht zugeſteht, wenn auch nur irgend welche andere Beeinträchtigungen unſeres Handels in fremden Ländern durch irgend eine Art von Zollgeſetzgebung exiſtirten. Sie machen keinen Unterſchied zwiſchen direkten und indirekten Bezügen unſeres Handels, keinen Unterſchied des Orts, woher die Ladungen kommen, und können deshalb auch viel freier als jene Differenzialzölle gegen Nationen und Schiffe angewandt werden.

Differenzialzölle gegen Waaren aber können unpaſſend ſein als Retorſionsmittel, weil ſie in vielen Fällen nicht ausreichen für unſere eigenen Bedürfniſſe, vielmehr uns ſelbſt Nachtheile bereiten, und da nicht als gleiche Waffen erſcheinen, wo in anderen Staaten z. B. das Verbot eines beſtimmten Handelszweiges uns gegenüberſteht.

Sie ſind entſtanden aus dem Grunde, weil man glaubte (nach den Thorheiten des Merkantilismus) der Gewinn des eigenen, aktiven und direkten Handels ſei immer höher anzuſchlagen, als der des Kommiſſions-, paſſiven und indirekten Handels, was häufig nicht zutrifft. Auf niederer Stufe der Kultur, wo Unſicherheit der Straßen, Mangel an internationalen Verbindungen aller Art, Beläſtigungen des Transports in hohem Grade wirkſam ſind, wird faſt aller Handel als Eigenhandel, oft des Produzenten der Waare ſelbſt, oft nur auf eigene Rechnung des Kaufmannes bis zum letzten Abſatze der Waare betrieben. Bei ſolchen Zuſtänden kann ſogar jeder Kaufmann genöthigt ſein, ſelbſt als Rheder und Kapitain ſein Schiff zu beſteigen, in eigener Perſon die Waarenſendungen und Rückfrachten zu betreiben, wie dies in den alten Zeiten der Hanſa der Fall war. Wechſelausgleichungen laſſen ſich bei ſo uranfänglichem Zuſtande des Handels faſt gar nicht machen, weil

das Geld ſogleich in Empfang genommen wird; Baarſendungen und Reiſen der Kaufleute erhöhen die Koſten des Handels und vertheuern die Waaren, während dieſe von Zeit zu Zeit in großen Maſſen bezogen lange im Waarenlager liegen, ein viel größeres Kapital erfordern und ein größeres Riſiko bei Preisſchwankungen mit ſich bringen.

Erſt der weitere Aufſchwung des Handels, d. h die weitere Ausdehnung eines geſicherten Marktes, bringt als Folge auch die weitere Theilung der Arbeiten im Handel hervor. Es entſteht der äußerſt wichtige Kommiſſionshandel, an den ſich zunächſt die Spedition der Waaren anſchließt. Der Kommiſſionair iſt der eigentliche Mittelsmann zwiſchen Käufer und Produzenten oder Verkäufer der Waare, nicht nur von Stadt zu Stadt, ſondern von Land zu Land und von Weltgegend zu Weltgegend. Die Seele des Kommiſſionsgeſchäftes beſteht in den fortlaufenden Preisberichten, die nach allen Handelsplätzen der Länder ausgeſandt werden, welche vorzüglich als Käufer und Verkäufer auftreten. Dieſe Preisberichte ſind mit beſtimmter Angabe der vorhandenen Waaren-Quantitäten verbunden, um das Verhältniß der Aufträge für Einkauf und Verkauf auch in der Fremde überſchlagen zu können. Der Eigenhändler am fremden Platze hat alſo den Vortheil, den Einkauf der Waaren zu beſtimmten Preiſen in jedem für ihn günſtigen Augenblicke und nach Bedürfniß der Menge machen zu laſſen, in Bezug auf die Qualität wenigſtens durch den Kredit des Kommiſſionairs geſichert zu ſein, d. h. höhere Koſten und eigenes Riſiko zu erſparen. Uebernimmt das Kommiſſionshaus nicht blos den Einkauf, ſondern auch den Verkauf von Waaren, ſo iſt der Kommiſſionshandel der eigentliche Zwiſchenweg, an welchem man den Waarentauſch verſchiedener Länder und Weltgegenden unter einander ſehr wohl erkennen kann. An ihn ſchließt ſich der Speditionshandel als ein bloßes Hülfsgeſchäft für die Fracht, die Schifffahrt und den Zwiſchenhandel an.

Nahe mit dieſem Unterſchiede zuſammenhängend, iſt der zwiſchen direktem und indirektem Handel. Direkter Handel findet dann ſtatt, wenn man aus der erſten Hand, vom Urſprungs-

lande, Waaren kauft und unmittelbar an die letzte Hand, an das eigentliche Konſumtionsland, eigene Erzeugniſſe abſetzt. Der Kaufmann iſt in dieſem Falle nur eine Zwiſchenperſon zwiſchen Produzenten und Konſumenten der Waare, oder der Produzent ſetzt auch ſeine Waare an den Letzteren unmittelbar ab. Der indirekte Handel tritt dann ein, wenn man von einer Zwiſchenhand kauft oder an ſolche verkauft; er ſteht deshalb mit dem Kommiſſionshandel in naher Verwandtſchaft. Wenn die ſchweizer Fabrikanten ihre Fabrikate an die bremer Kaufleute verkaufen und dieſe ſie auf die transatlantiſchen Märkte bringen, oder wenn die Bremer die Baumwolle von Liverpool holen und ſie an die ſchweizer und deutſchen Spinner verkaufen, ſo treiben ſie indirekten Handel. Wenn ich mir vom großen Büchermarkte Leipzig ein in Frankreich erſchienenes Buch kommen laſſe, um es ſchnell, wohlfeil und ſicher zu benutzen, ſo iſt dies indirekter Handel; laſſe ich es dagegen vom franzöſiſchen Verleger einzeln, aber direkt kommen, ſo treibe ich zwar direkten Handel, zahle aber für dieſes Vergnügen höhere und beſondere Fracht und muß auch länger warten, ehe ich es erhalte. Der blühende Handel Hollands beruhte im 17. Jahrhundert vorzüglich darauf, daß die Holländer den Zwiſchenhandel für ganz Europa mit transatlantiſchen Produkten in ihren Händen hatten.

Auch der indirekte Handel gewährt ſehr große Vortheile für den Kaufmann, der ihn treibt, wie für den Produzenten der Waare, der ihn benutzen kann. Der ſchnelle Umſatz der Produkte, die Sicherheit des Abſatzes, wegen der Nähe des Marktes, daher die raſche Erſtattung der Kapitalien für die Produktion, die Erſparung an Zins, Fracht und Riſiko ſind es, die ihn auszeichnen.

Wohl davon zu unterſcheiden iſt die indirekte Schifffahrt und das Intereſſe der Schifffahrt überhaupt, das ein dem Handel entgegengeſetztes ſein kann. — Wenn die mecklenburgiſchen Rheder gegenwärtig ihre Schiffe nach preußiſchen Häfen ſenden, dort unſere Frachtgüter einnehmen, um ſie nach England auf den Markt zu bringen, ſo iſt dies indirekte

Schifffahrt. Wenn dagegen mecklenburgiſche Kaufleute preußiſches Getraide aufkaufen und es, gleichviel ob in mecklenburgiſchen oder preußiſchen oder engliſchen Schiffen, auf den engliſchen Markt bringen, ſo iſt dies indirekter Handel. Mit der erſteren iſt unſerem Handel und unſerem Produzenten, mit dem zweiten iſt wenigſtens unſerem Produzenten gedient. Der indirekte Handel der Mecklenburger kann unſeren Rhedern günſtig ſein, weil er ihre Schiffe befrachtet; die indirekte Schifffahrt der mecklenburger Flagge iſt unſeren Rhedern widerwärtig, weil ſie mit ihnen konkurrirt. Kommt die mecklenburgiſche Flagge aus dritten Ländern nach unſeren Häfen, ſo hätten auch unſere Rheder die Fracht vielleicht von dorther erhalten können; geht das mecklenburgiſche Schiff aus unſeren Häfen nach dritten Ländern, ſo hätten ſie vom inländiſchen Kaufmann die Fracht erhalten können. Die zweite Art der indirekten Schifffahrt, aus ſeinen Häfen nach anderen Ländern, kann aber kein Staat der Welt verhindern; und wird es nicht thun, um ſeinem Handel und ſeiner Produktion nicht zu ſchaden; die erſte Art der indirekten Schifffahrt allein, aus fremden Häfen nach den eigenen, kann er verbieten oder belaſten, wenn er den Handel und die Konſumenten des Inlandes zu Gunſten der nationalen Flagge beläſtigen will.

Dem Kaufmann kommt es darauf an, daß ſich ſo viel Frachtmittel, wie möglich, für ſeinen Handel darbieten; er benutzt alle Schiffe, je nachdem ſie die Fracht wohlfeil ſtellen; dem Rheder dagegen iſt es lieb, wenn ſo wenig Schiffe wie möglich mit ſeinen eigenen konkurriren, weil er die Fracht dann ſteigern kann. Iſt der Rheder nicht ſelber Kaufmann, ſo wünſcht er daher die Ausſchließung und Beläſtigung fremder Schiffe, ſo viel wie möglich; er wünſcht zuerſt, daß ihm alle direkte Schifffahrt nach anderen Ländern vorbehalten bleibe, und wenn dies wegen der Retorſionsmaaßregeln der Fremden in ihren Häfen nicht direkt ausführbar erſcheint, ſo wünſcht er wenigſtens den Ausſchluß oder die Beläſtigung aller dritten, fremden Flaggen, die den beiden handeltreibenden Ländern nicht angehören, bei ihren indirekten Fahrten. Eine Seeſtadt, die, wie

Bremen, verhältnißmäßig ſehr viel Rhederei hat, wird ſich vielleicht eine Beläſtigung der indirekten Schifffahrt gefallen laſſen; eine Seeſtadt aber, die viel mehr Handel als Rhederei treibt, wie Hamburg, wird dies nie und nimmermehr thun. Wenn der ſtettiner Kaufmann Zucker von Braſilien verſchreibt und nach Stettin kommen läßt oder preußiſche Waare dorthin ſendet, ſo iſt dies direkter Handel, gleichviel ob die Waaren in preußiſchen oder fremden Schiffen gefrachtet werden; der ſtettiner Rheder aber wünſcht gegen das Intereſſe des Kaufmanns, der Produzenten und Konſumenten der Waaren, daß jener ſich dazu ſeines Schiffes bedienen müſſe, weil er bei der Verminderung der Konkurrenz eine höhere Fracht beziehen kann. — Schließt man alſo durch Differenzialzölle oder Verbote die fremden Schiffe von der Fracht-Konkurrenz aus, ſo vertheuert man den Handel, macht ihn wohl gar unmöglich, ſo lange zu wenige Frachtmittel vorhanden ſind, wenn z. B. dadurch der Preis der zu verſchiffenden Waaren ſo hoch ſtiege, daß ſie gar nicht mehr in dem betreffenden Lande abgeſetzt werden können. — Sicher iſt ſo viel erſichtlich: Nur die größte Freiheit in der Wahl der Frachtmittel ſtimmt mit dem Intereſſe des Kaufmanns, der nationalen Induſtrie und der Konſumenten der Waaren überein. Der Kaufmann ſucht wohlfeile Fracht, der Produzent unſerer Waaren iſt ebenfalls dabei betheiligt, daß ſie nicht vertheuert werde, weil ſeine Waaren ſonſt nicht zu günſtigen Preiſen auf dritten Märkten konkurriren können; der Konſument der Waaren kann ſie leichter kaufen, der Verbrauch muß ſich ſteigern — und der Rheder wird am Ende auch darin ſeinen Vortheil finden, wenn ſich eben durch die Wohlfeilheit ſeiner Frachtgüter dauerhafte Handelsverbindungen als die Grundlage ſeiner Rhederei bilden und ſein Geſchäft weiter ausdehnen. Umgekehrt, beziehen unſere Kaufleute für den inländiſchen Konſumenten fremde Waaren (z. B. Kolonialwaaren), ſo ſind ſie wieder dabei betheiligt, daß dies auf ſo vielen Schiffen wie möglich geſchehen könne, und unſere Konſumenten haben den letzten Vortheil der wohlfeil bezogenen Waaren. Der Rheder aber kann am Ende ebenfalls ſeinen Vortheil darin finden, daß ſich durch die freie

Konkurrenz der Schifffahrt nach allen Häfen und aus allen Häfen auch für ihn die größte Vielfältigkeit der Frachtgelegenheiten ergiebt; auch er muß zuletzt anerkennen, daß ihm vollkommene Freiheit des indirekten Handels in aller Welt und der indirekten Schifffahrt nach aller Welt, daher auch nach ſeinem Vaterlande hin, vortheilhaft iſt. — Der Kaufmann kann nicht immer an die letzte Hand verkaufen, denn es kommt darauf an, ob der Rheder eine paſſende Rückfracht im Konſumtionslande der Waaren erhalten kann. Läßt man ſich auf den direkten Handel ein, ſo kommt man oft in die Verlegenheit, doppelte Koſten für die Verſendung Einer Ladung tragen zu müſſen, die Koſten der Hinfahrt und leeren Rückfahrt (in Ballaſt). Man holt umgekehrt die Waaren nicht immer aus dem Erzeugungslande, denn es kommt darauf an, ob der Rheder auch eine paſſende Hinfracht hat. Dadurch bildet ſich der Zwiſchenverkehr. — Ein ſehr bekanntes Beiſpiel ſetzt die Vortheile des indirekten Handels auf das treffendſte auseinander. Die ſchleſiſchen Leinwandhändler wurden 1771 von Friedrich dem Großen aufgefordert, eine Kompagnie für den direkten Leinenhandel nach Spanien zu bilden. Die Sache unterblieb, weil ſie ablehnend antworteten aus den Gründen, daß ihnen der direkte Abſatz zu langſam und zu unſicher ſei. Bei dem indirekten Abſatze an die hamburger Kaufleute bezögen ſie das Geld ſchneller, d. h. ſteigerte ſich ihr Kapitalgewinn nach Verhältniß des raſcheren Umſatzes, erhielten ſie ſogar leicht Vorſchüſſe auf die erſt zu liefernde Waare. Sie könnten deshalb auch ein weit größeres Quantum inländiſcher Arbeit im fortlaufenden Gange erhalten. Zweitens, ſagten ſie, würde ihnen der direkte Verkauf doch nicht die Vortheile bringen, welche er den Hamburgern bringe. Dieſe könnten ja nicht nur durch ihre für ihren anderweitigen Handel in Spanien und Portugal errichteten Comtoire den jedesmaligen beſten Zeitpunkt des Verkaufs wahrnehmen, und ſich vor unſicherem Kreditgewähren bewahren, ſondern ſie könnten auch den Werth der Retourwaaren, aus deren Verkauf ihnen ein anderweitiger Gewinn zuwüchſe, entgegennehmen. Ueberdies wäre längſt, ſogar

ſchon vor dem Jahre 1740, von manchem reichen ſchleſiſchen Kaufmann, ohne daß ihn die Regierung dazu ermuntert hätte, der direkte Verkauf nach Spanien verſucht worden, weil ihn mancher einzelne Kaufmann gelegentlich, zumal in Gemeinſchaft mit anderen auswärtigen Handelshäuſern, unternehmen könne.

Zu dieſem ſchleſiſchen Beiſpiele paßt auch die Thatſache ſehr gut, daß man in der Schweiz den direkten Handel, den man oft genöthigt iſt, namentlich mit Twiſten und Seidenwaaren nach Nordamerika zu treiben, als ſehr ungünſtig anſieht. Der Produzent iſt gezwungen, 20 bis 24 Monate zu warten, ehe das Kapital vom Moment des Einkaufs der Rohſtoffe wieder in ſeine Hände zurückfließt, und die Gefahren und Verluſte dieſes unſicheren und langen Kredits zu tragen.

So viel geht aus dem Angeführten deutlich hervor: Der Großhandel iſt eine Combination ſehr vieler mit einander eng verbundener Geſchäfte; kein Kaufmann iſt im Stande, blos direkten oder allein indirekten Handel zu treiben; er muß die Preiſe der Waaren, die Gelegenheit des Abſatzes, Frachtmittel und Riſiko, Alles zugleich beachten. Darin beſteht ſeine Speculation. Eine Trennung des indirekten und direkten Handels iſt ganz unausführbar und, wo ſie verſucht wird, ſchädlich. Freiheit iſt das Element aller Handelsgeſchäfte und zuletzt ſelbſt der Rhederei. Wenn ein preußiſches Schiff nach England geht, um dorthin Getraide zu bringen, ſo muß es dieſes Getraide von Archangel holen können, es muß auf der Rückfahrt den Befehl an den Faröern oder in Norwegen abwarten können, auf welchem Markte es löſchen ſoll, welche Waaren es zurückbringen, wo es dieſe hinführen, welche Ladung es unterweges weiter einnehmen ſoll. Sehr viele Länder ſind auf den indirekten Bezug ſehr vieler Waaren geradezu angewieſen. Nicht blos das Kolonialſyſtem hat ſie gezwungen, die Kolonialwaaren in den Mutterländern der Kolonieen zu ſuchen, ſondern es zwingt ſie dazu die Natur des Tauſches. Man bringt die eigenen Produkte auf die natürlichen und größten Märkte zum direkten Abſatz, nimmt aber von dort Waaren mit, die man oft

dort wohlfeiler, als im Erzeugungslande haben kann, weil auf dem Zwiſchenmarkt alle Quantitäten und Qualitäten dieſer Waare zuſammenſtrömen und um paſſende Rückfrachten für die Heimat zu haben. Man erſpart die Hälfte der Fracht. Man kann deshalb auch viel öfter, viel raſcher und viel ſicherer jene Waaren beziehen und die eigenen Produkte dahin ſenden. So iſt Hamburg ein Zwiſchenmarkt für den indirekten Handel des ganzen europäiſchen Nordens, Holland für den Kaffee, Liverpool für die Baumwolle. Will man dieſen Gang des Handels ſtören, ſo wird man dies niemals ohne Beeinträchtigung des eigenen Intereſſes können.

Auch die Schifffahrt kann durch die Differenzialzölle im Ganzen und Großen nur verringert werden, wenn ein Land nicht durch ſeine natürliche Lage faſt ausſchließend auf den direkten Bezug transatlantiſcher Produkte verwieſen iſt. Der einfache Grund iſt folgender. Zerſtört man den indirekten Handel, ſo nimmt man der Schifffahrt die Gelegenheit zu den häufigſten und beſten und ſicherſten Frachten. Eine Reiſe nach Amerika kann nicht ſo oft, als nach England unternommen werden; iſt der Schiffer verhindert, an dritten Orten, auf europäiſchen Entrepots, Waaren einzunehmen, ſo muß oft die ganze Reiſe unterbleiben. Dieſer Grund konnte ſich in England nicht ſo fühlbar machen, wie in Frankreich, er macht ſich bei den Holländern, Dänen und Schweden ſchon viel fühlbarer, als in Frankreich, und bei uns Deutſchen am allerfühlbarſten. Unſere nordeuropäiſche und norddeutſche Marine iſt eine ſolche, die auf recht viele, auch auf fremde Fracht-Gelegenheiten hingewieſen iſt.

Viele Staaten Europa's, des meerzerriſſenen Hauptes der Welt, ſind durch ihre geographiſche Lage auf die unmittelbare Verbindung mit anderen Welttheilen durch die Schifffahrt hingewieſen; Spanien und Portugal, Frankreich, Holland und England gehören vorzugsweiſe zu dieſen Staaten. Alle haben ſehr ähnliche Schifffahrts- und Zollgeſetze ſeit Jahrhunderten angewandt, um gleiche Zwecke zu erreichen. Alle haben die Cabotage ihrer nationalen Schifffahrt vorbehalten, alle haben

die fremden Nationen von dem Handel mit ihren Kolonieen ſo viel wie möglich ausgeſchloſſen, *alle* haben den direkten Verkehr durch *Differenzialzölle* begünſtigt. Käme es blos auf die bekannten Schiffahrtsgeſetze an, oder wäre ihre Wirkung untrüglich, ſo würden Spanien und Portugal nicht von Frankreich und Holland, Holland und Frankreich nicht von England, England, wenigſtens theilweiſe, nicht von Nordamerika überflügelt worden ſein. Es fragt ſich alſo, welches ſind die Geſetze, die eine Wirkung haben können, und welches ſind die Länder, in denen ſie wirken können. Da aber iſt auf den erſten Blick erſichtlich, daß die Schifffahrt vor Allem abhängt von der Wohlfeilheit des Schiffbaues, von der Geübtheit der Mannſchaft, von der techniſchen zur Natur gewordenen Geſchicklichkeit der Nation, von der Gelegenheit, ſie zu üben, von der Wohlfeilheit der Unterhaltung und von der höheren Bildung der Mannſchaft in der Navigation. *Vorausſetzung* aber aller dieſer Bedingungen iſt der Handel, der die Waaren für die Schifffahrt liefert. Allerdings kann auch der vorhandene Reichthum an Frachtmitteln für den Seeverkehr auf die Vermehrung des Handels wieder zurückwirken, es tritt eine Wechſelwirkung ein (jedoch in nicht ſo hohem Grade, wie bei den Landſtraßen und Eiſenbahnen); aber immer bleibt die erſte Grundlage für die Schifffahrt der Handel. Was dieſen hemmt, iſt auch der Schifffahrt zuletzt nachtheilig. Wäre dem nicht ſo, ſo müßten diejenigen Länder, welche, wie Schweden und Norwegen, den wohlfeilſten Schiffbau und Ueberfluß an Schiffen haben, auch alle anderen Nationen verhältnißmäßig im Handel überflügelt haben. Soll die Handelsmarine, ohne Rückſicht auf den Handel, begünſtigt werden, ſo heißt dies ein Luft- und Waſſerſchloß ohne Fundament bauen. Schweden hat vielleicht den wohlfeilſten Schiffsbau in Europa, verhältnißmäßig zu der guten Segeltüchtigkeit ſeiner Schiffe, die däniſchen Fiſcher Seelands kaufen ihre Fahrzeuge in Schweden; von Gefle aus werden große Schiffe bis nach Batavia verkauft; — aber ſind Schiffe überflüſſig vorhanden, d. h. überſteigen ſie das Bedürfniß des Handels, ſo gehen ſie an andere Nationen über. Die Nor-

mannen ſind die kühnſten Seeleute, die ausdauernſten, die wagehalſigſten; die Natur und die Uebung des Fiſchfanges haben ſie erzogen zwiſchen ihren Klippen und meerdurchwogten Felſen; ſie ſind dafür bekannt, daß ſie alte ſchwediſche Schiffe kaufen, die den Schweden zu ſchlecht ſind, um damit noch ihr gefährliches Frachtgeld zu verdienen. Die Marine Norwegens hat ſich während der 30 Jahre der Unabhängigkeit ſehr gehoben — ohne alle Differenzialzölle. Aber der Bauer Norwegens baut ſein Schiff ſelbſt, an den Fjords des hohen Nordens liegen an den einſamen Höfen des Strandes die Kähne und Jachten, welche die eigene Art des Bauern zimmert, daneben auf dem Felſen ſteht der Wald, der zum Schwimmen beſtimmt iſt. Deſſenungeachtet dienen ſehr viele Normannen auf fremden Schiffen als Matroſen, weil das Land nicht den nöthigen Handel hat, um ſie alle zu beſchäftigen.

Iſt nun die Natur die beſte Anweiſerin für die erſten jugendlichen Uebungen dieſes Gewerbes, ſo ſoll damit noch nicht geſagt ſein, daß nichts vom Staate weiter gethan werden könne. Dänemark hat von den ſkandinaviſchen Reichen den theuerſten Schiffsbau, und dennoch ſind die däniſchen kleinen Fahrzeuge von Helſingör die berühmteſten der ganzen Welt. Sie werden aus geriſſenem Holze gebaut, wird man ſagen, aber wer gab den Schiffszimmerleuten die Geſchicklichkeit des vortrefflichen Baues, der Präziſion für das Segeln, Sicherheit gegen die zerſchlagenen Wellen des Kattegat? Da kann allerdings ſehr viel von der Regierung und von der Geſellſchaft geſchehen, durch Vorbilder, Muſter, Modellſammlungen, Einführung ausländiſcher Verbeſſerungen. Die wohlausgebildete, bis in's Kleinſte, bis auf die Fiſcherkähne ausgebildete Technik der Küſtenſchifffahrt iſt eine der weſentlichſten Grundlagen der Seeſchifffahrt. Hierin ſind wir an den preußiſchen und pommerſchen Küſten weit hinter den Schweden und ſelbſt Dänen zurück; aber Zölle können da nichts nützen, nur ſchaden, indem ſie die Mittel vertheuern. Was hilft den Schweden nicht die Wohlfeilheit ihres guten Eiſens und Holzes? Welche Thorheit iſt es, durch Schutzzölle den Schiffsbau zu vertheuern oder z. B. in dem

theuerſten Lande der Welt, das Geſetz aufrecht zu erhalten, engliſche Schiffe ſeien nur ſolche, die ganz im Lande gebaut und einregiſtrirt ſind! Die Wohlfeilheit des Schiffbaues und der Unterhaltung der Schifffahrt, die auf natürlichen Verhältniſſen und der techniſchen, nationalen, faſt möchte man ſagen, angeborenen Geſchicklichkeit der Seeleute beruht, iſt die erſte Grundlage; die Ausbildung in tüchtigen Schifffahrtsſchulen für die höhere Navigation die zweite. Der Handel aber iſt die Vorausſetzung der Schifffahrt; Stettin, Danzig und Schweden haben den wohlfeilſten Schiffsbau, deshalb aber noch nicht die zahlreichſte Rhederei. — Frankreich hat nun die nationale Schifffahrt ſeit Jahrhunderten zu heben geſucht durch ſein Zollſyſtem, und es iſt ihm damit keineswegs gelungen.

Frankreich hat ſchon vor Colbert das Tonnengeld gegen fremde, namentlich gegen holländiſche Schiffe eingeführt und unter Colbert erhöht, dann aber vorzüglich in neueſter Zeit, ſeit dem Jahre 1814 (17. Dezember) und durch das Geſetz vom 28. April 1816 allgemein die Differenzialzölle zur Anwendung gebracht, die Küſtenſchifffahrt und den Verkehr mit den Kolonieen der nationalen Flagge vorbehalten. Tonnengeld und höhere Zölle von der fremden Schiffsladung beläſtigen die Schiffahrt anderer Nationen in Frankreich; Differenzial-Zölle nach den Verſendungsorten der Waaren, oft vierfach verſchieden, begünſtigen den direkten Handel; ſelbſt Prämien, die von Jahr zu Jahr ſteigen, werden zur Förderung der Schifffahrt gezahlt Frankreichs Zollſyſtem iſt vielleicht das verwickeltſte und prohibitivſte von allen Nationen; es hat auch von allen Staaten am wenigſten darin nachgegeben. Alle Verträge (von 1822 mit Nord-Amerika, 1826 mit England und Braſilien, 1836 mit Mecklenburg, 1841 mit den Niederlanden, 1842 mit Dänemark, 1843 mit Sardinien und Venezuela) ſtellten nur hinſichtlich des Tonnengeldes die Gegenſeitigkeit, d. h. die gegenſeitige Aufhebung deſſelben oder die Gleichſtellung auf; und nur für einige jener Nationen wurden die Differenzial-Zölle für den direkten Verkehr ermäßigt oder erlaſſen. Frankreich behandelt alſo noch jetzt ſehr viele Länder hinſichtlich

der Fahrzeuge und beinahe *alle* hinſichtlich der Ladung nachtheiliger als die eigene Flagge. Im Vertrage mit England von 1826 wurde ſogar die Rückanwendung der britiſchen Grundſätze mit ſchärfſter Rigoroſität durchgeſetzt und von England ſelbſt anerkannt, d. h. man kam dahin überein, daß die Einfuhr der Erzeugniſſe Afrika's, Aſiens und Amerika's zum Verbrauche in Frankreich auf britiſchen Schiffen und aus Großbritanien *auf allen Schiffen* verboten ſei; man unterſagte den wichtigſten, indirekten Verkehr großbritaniſcher Schiffe *nach Frankreich* und *aller* Schiffe aus den großbritaniſchen Entrepots namentlich für die Kolonialwaaren. — Wenn gleiche Geſetze gleiche Wirkungen hervorbrächten, ſo hätte es ſich hier zeigen müſſen; man wollte den betreffenden direkten und den indirekten Verkehr den franzöſiſchen Schiffen zuwenden. Mit Recht hebt aber die Abhandlung der kölner Handels-Kammer hervor, daß der Erfolg ein ganz entgegengeſetzter als der beabſichtigte war, daß dieſer ganze Handel nicht an franzöſiſche, ſondern an *holländiſche* und *belgiſche* Schiffe überging, daß, anſtatt *früher* aus *England*, gegenwärtig (ſeit 1838—40) aus Holland und Belgien über 10½ Mill. Kil. der wichtigſten Kolonialwaaren nach Frankreich eingebracht werden. Hier alſo haben wir ein auffallendes Beiſpiel, wo zwei Nationen durch Anerkennung gleicher Grundſätze ſich einander ſchadeten, um dritten Nationen die Vortheile zuzuwenden. *Die Nutzanwendung auf unſere Verhältniſſe der Oſtſeehäfen zu England liegt ſehr nahe und ſollte nicht überſehen werden.*

Eben ſo intereſſant iſt es, den Erfolg des Differenzialzollkrieges zwiſchen Frankreich und den nordamerikaniſchen Freiſtaaten nach jener Abhandlung hervorzuheben. Die Nordamerikaner, die ſich ganz vorzüglich durch jenes franzöſiſche Geſetz von 1816 verletzt fühlen mußten, ſteigerten das Tonnengeld gegen franzöſiſche Schiffe bis auf 18 Doll., daſſelbe that Frankreich gegen nordamerikaniſche Schiffe; beide Flaggen zogen ſich deshalb aus dem *direkten* Verkehr zurück — und überließen ihn als indirekten fremden Flaggen. Als dieſer unerträgliche

Zuſtand zu dem Vertrage von 1822 führte, Frankreich jedoch ſeine alten Thorheiten nicht ganz aufgeben wollte, und deshalb nur eine Gegenſeitigkeit von gleichen Ermäßigungen des Tonnengeldes und der Differenzial-Zölle eintrat, ſo geſtaltete ſich der Schifffahrts-Verkehr ſo, daß circa $\frac{7}{8}$ davon der nordamerikaniſchen, $\frac{1}{8}$ der franzöſiſchen Flagge anheimfiel. Die nordamerikaniſche Einfuhr in Frankreich ſtieg der Ladung der Schiffe nach ſeit 1827 von 915,000 Tonnen bis 1844 auf 2,032,000 Tonnen. Frankreich alſo verlor an der Preisſteigerung der Waaren und an der Schifffahrt.

Die franzöſiſchen Navigations-Geſetze haben deshalb aus volkswirthſchaftlichen Gründen die allergrößten Klagen des Handelsſtandes in ihrem Vaterlande hervorgerufen. Nur die politiſchen Gründe waren es, die man zur Entſchuldigung derſelben allenfalls anführen konnte. Man wollte eine große, an weite Fahrten gewöhnte Handels-Marine, man wollte unmittelbaren Verkehr mit den Kolonieen und dieſen Verkehr als Schule und Grundlage der Kriegs-Marine. Aber auch dieſen Zweck erreichte man nicht vollkommen. Im Ganzen hat die Schifffahrt Frankreichs, auch wenn man die Küſten-Schifffahrt, die ſehr bedeutend iſt, hinzunimmt, unter dem Einfluß dieſer Geſetze abgenommen. Es beſaß

1827:	14,322	Handelsſchiffe	mit 692,125	Tonnen,
1844:	13,679	„	„ 689,286	„

d. h. 643 Schiffe und 2839 Tonnengehalt weniger. Im Jahre 1843 waren aber unter den damaligen 13,845 Schiffen 11,562 Küſten-Fahrzeuge mit c. 130,000 Tonnen Gehalt. Schon hieraus geht hervor, wie wenig es gelang, den transatlantiſchen Verkehr an die franzöſiſche Flagge zu binden. Nimmt man aber die ungeheure, ſtets anwachſende Betheiligung der fremden Flagge an dem Verkehr Frankreichs überhaupt hinzu, ſo zeigt ſich die Wirkungsloſigkeit dieſer Geſetze für die nationale Flagge und ihre ſchädliche Wirkung gegen den geſammten indirekten und direkten Verkehr im hellſten Lichte. Im Jahre 1842 liefen in franzöſiſche Häfen ein franzöſiſche Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 669,604 Tonnen, wogegen fremde Schiffe

einliefen mit einer Ladungsfähigkeit von 1,426,527 Tonnen. Im Jahre 1843 franzöſiſche Schiffe mit 690,416 und fremde mit 1,430,549 Tonnen. Ausliefen franzöſiſche Schiffe mit 656,207 Tonnen, fremde mit 1,383,907 Tonnen; im Jahre 1844 franzöſiſche mit 698,476 und fremde mit 1,442,436 Tonnen. Während die nationalen Schiffe alſo nur 33 bis 34 Prozent des Geſammtverkehrs vermittelten, hat die fremde Vermittelung immer mehr und mehr zugenommen [1]); 1827 nahm die fremde Flagge nur Theil am Geſammtverkehr mit 915,351 Tonnen, im Jahre 1844 ſchon mit 2,032,000 Tonnen. Die Zahl der Schiffs-Mannſchaft ſoll gegenwärtig nicht größer ſein, als 1776, wo die Einwohnerzahl Frankreichs beinahe um ein Drittel geringer war, als jetzt.

Kann man ſich nach dieſen Reſultaten wundern, wenn gerade diejenigen Franzoſen, die mit der Marine am vertrauteſten ſind, einen wahrhaften Sturm gegen die Geſetzgebung erheben? Noch im vorigen Jahre (1846) hieß es in der Revue des deux Mondes, die Marine habe unter dem franzöſiſchen Protektionsſyſtem ungeheuer gelitten. Sie muß Monopolpreiſe zahlen für das Holz, für das Eiſen, für das Kupfer, für den Theer, für den Hanf, für die Thaue, die Maſten, die Segel, die Lebensmittel, die Kleidung. Alles ſoll nationales Produkt ſein. Man hat aber berechnet, daß die Konſtruktion eines franzöſiſchen Schiffes 50 pCt. mehr koſte, als der Bau eines Schiffes in Sardinien und in den meiſten anderen Ländern. Frankreich habe alle älteren Navigationsgeſetze nachgeahmt, nun ſchon ſeit 30 Jahren die ſtrengſten Differenzialzölle angewandt, den Seefiſchfang als Matroſenſchule mit großen Prämien begünſtigt (1844 wurden allein dafür 4 Millionen Fr. bezahlt), und dennoch ſei die amerikaniſche Marine $3\frac{1}{2}$ mal, die engliſche

1) In Preußen, wo dergleichen Geſetze nicht angewandt werden, ſtand das Verhältniß in denſelben Jahren umgekehrt ſo, daß die eigene Flagge 57 bis 58 pCt., die fremden nur 42 bis 43 vermittelten.

6 mal ſtärker, während die franzöſiſche abnehme. Im Jahre 1843 betrug die Tonnenzahl mit Ausſchluß der Küſtenſchifffahrt

der franzöſiſchen	Handels-Marine	590,077
„ nordamerikaniſchen	„	2,158,603
„ engliſchen	„	3,588,387

England konnte (und mußte vielleicht) die Differenzialzölle früher anwenden, um erſt die eigenthümliche Ausbildung ſeiner Marine für den transatlantiſchen Verkehr und ſeine Kolonialverbindung zu ſchaffen und zu erhalten; ſeitdem aber Spanien, Holland, Frankreich, Belgien, Rußland und Dänemark mit ähnlichen Maaßregeln, Nord-Amerika mit Retorſionszöllen gefolgt ſind, haben dieſe Zölle nicht mehr blos die alte Wirkung der Frachtvertheuerung für den Handel, ſondern es kommt häufig vor, daß ſie auch der Schifffahrt ſelbſt mehr ſchaden, als nutzen. Die Waaren ſollen vom Erzeugungslande eingeführt werden, von dritten Häfen ſollen ſie nicht bezogen werden. Kommt nun der Schiffer Frankreichs nach einem Hafen Hollands, ſo ſoll er dort keine deutſchen Waaren aufnehmen oder in preußiſchen Oſtſeehäfen keine nordiſchen Rohſtoffe; er hat alſo keine Rückfracht. Eben deshalb kann er oft die ganze Reiſe nicht unternehmen, weil die Fracht für den franzöſiſchen Kaufmann zu theuer wird, der ihn ſchickt. Die fremden Nationen kommen alſo und bringen ihre Waaren von allen Weltgegenden, um dagegen franzöſiſche Waaren in ihren Schiffen nach allen Weltgegenden zu verladen [1]). — Oder die Differenzialzölle haben auch für Frankreich die Wirkung gehabt, daß man, anſtatt zur See, die Waaren zu Lande einführt. Auf fremden Schiffen muß die Wolle ſo viel mehr Zoll bezahlen, daß die Engländer deshalb ihre für die franzöſiſche Induſtrie

1) Es iſt eine alte Bemerkung, daß Frankreich durch ſein Schutzzoll-Syſtem nicht nur ſeinem Ausfuhrhandel nach dem Norden Europa's, ſondern namentlich ſeiner Schifffahrt dahin großen Schaden zugefügt hat. Wer unſere preußiſchen Schifffahrtsliſten mit Aufmerkſamkeit durchgeht, wird mit Erſtaunen bemerken, daß faſt der ganze direkte Verkehr unſerer Oſtſeehäfen mit Frankreich in den Händen unſerer oder der dritten Flagge iſt.

Digitized by Google

gerade unentbehrliche Wolle auf den belgiſchen Markt ſchicken, wo die Zölle viel unbedeutender ſind, und die Belgier ſie dann nach Frankreich einführen, als naturaliſirte belgiſche Waare.

Dies ſind die Gründe, welche der Association pour la liberté des Echanges in Frankreich die Gelegenheit gegeben haben, in ihrem Programm ſich vorzuſetzen, daß les distinctions de zones et de classes donnant lieu à des différences de droits, selon les frontières de terre ou de mer où les produits se présentent, seraient abolies; daß die Zollgleichheit zwiſchen den Produkten der Kolonieen und der fremden Länder allmälig ausgeſprochen, daß Schiffsbau und Ausrüſtung wohlfeiler werde. Namentlich aber hat dieſe Aſſociation ſich vorgeſetzt, die Verbindungen mit den fremden europäiſchen Entrepots für die Einfuhr der Produkte Aſiens, Afrika's und Amerika's als der Schifffahrt und dem Handel nützlich nachzuweiſen. Ein ſpezielles Geſetz ſolle die Schifffahrts-Differenzialzölle gänzlich unterdrücken. —

Die engliſche Navigationsakte wird noch jetzt häufig als das Fundament der engliſchen Handelsgröße und Seemacht angeſehen. Die erſtere Annahme aber iſt ſicher ganz grundlos, während die zweite nur eine hiſtoriſche Wahrheit hatte, für die Gegenwart ebenfalls alle Bedeutung verloren hat.

Es kommt bei der Beurtheilung der Wirkungen, die eine Geſetzgebung haben kann und haben konnte, vor Allem darauf an, ſich die Lage des Landes zu vergegenwärtigen, auf welche die Geſetze wirken ſollen. Wären die exkluſiven Maaßregeln und die Differenzialzölle es geweſen, welche die Größe der engliſchen Schifffahrt und des Handels hervorriefen, ſo hätte Englang lange vor Cromwell und den Stuarts, lange vor dem 17. und 18. Jahrhundert die anderen Nationen in der Schifffahrt und im Handel überflügeln müſſen. Schon unter Richard II. gebot im Jahre 1381 ein Statut, alle Einwohner des Landes ſollten die Ausfuhren der Waaren nur auf ſolchen Schiffen beſorgen laſſen, die dem Könige unterthänig ſeien; aber das Geſetz konnte nicht durchgeführt werden, weil es zu hohe Frachten und keine Vermehrung der Schiffe herbeiführte. Unter

Heinrich VII. wurde die Einfuhr franzöſiſcher Weine auf engliſche Schiffe beſchränkt und zugleich das Erforderniß ausgeſprochen, daß die Schiffe britiſches Eigenthum und der Kapitain, wie die Mehrzahl der Mannſchaft, britiſche Unterthanen ſein ſollten. Die Königin Eliſabeth führte die Abgaben von fremden Schiffen (Differenzialzölle, Fremdenzölle) ein, verbot den Ankauf der Fiſche von fremden Fahrzeugen und vindizirte der engliſchen Flagge die Küſtenſchifffahrt. Unter Jakob I. wurde der Handel mit den engliſchen Kolonieen allein den britiſchen Schiffen vorbehalten.

Alle dieſe Geſetze hätten keine außerordentliche Wirkung haben können, ſobald ihnen das Feld der Wirkſamkeit mangelte, oder ſo lange England nicht Kolonieen, die der Mittelpunkt des transatlantiſchen Handels wurden, erworben hatte. Ueberall ſahen ſich die Briten von Spaniern, Portugieſen und Holländern in Oſtindien, Weſtindien, Amerika und Afrika vom Handel ausgeſchloſſen, ſie konnten alſo an eine Nachahmung der exkluſiven Geſetze nur dann denken, wenn ſie ſelbſt ein hinreichendes Territorium in jenen Welttheilen beſaßen, und ſo viel Mittel der Verbindung hatten, daß ſie dieſe aufrecht erhalten konnten. Nicht im Seeverkehr mit europäiſchen Ländern waren ſie zurückgeblieben, ſie hatten den größten Theil des Oſtſeehandels, einen großen des Grönlandhandels inne; ſondern es galt, die *Macht* der Spanier, Portugieſen, Franzoſen und namentlich der Holländer zu brechen, welche Letzteren bei dem allmäligen Verfall der erſten beiden Länder die neuen Erwerber der fremden Welttheile für die Zukunft zu ſein ſchienen.

Deshalb erweiterte Cromwell die älteren Beſtimmungen in der Navigationsakte vom 9. Oktober 1651 dahin, daß alle Güter der fremden Welttheile nur auf *engliſchen* Schiffen eingebracht werden dürften, und daß alle europäiſchen Güter nur auf dem Wege des *direkten* Verkehrs, alſo auf Schiffen der Urſprungsländer oder britiſchen Schiffen, zugelaſſen werden ſollten. Allerdings mag dieſe Akte ſchon den Zweck verfolgt haben, den direkten Handel mit den transatlantiſchen Ländern

in die Hände der Engländer zu bringen, aber ihr vorzüglichſter Zweck war, dies ſieht man aus dem Verbot des indirekten Handels nach England überhaupt für alle Schiffe, den Holländern einen Schlag zu geben, welche vermöge ihres Kolonieen-Beſitzes die wichtigſten Frachtſchiffer für alle europäiſchen Länder geworden waren. Die Maaßregel hätte aber gewiß nur eine äußerſt kleinliche Wirkung gehabt, ja ſie hätte ſicher nur dem engliſchen Handel und der Schifffahrt geſchadet — denn daß ſie auch geſchadet hat, iſt unbeſtritten — wenn nicht der große Blake damals ſeine Seeſiege über die Holländer und Spanier erfochten und es Großbritanien gelungen wäre, in allen Welttheilen die Kolonieen zu erwerben, die erſt die Grundlage des engliſchen Welthandels, die Baſtion für weitere Ausdehnung engliſcher Weltherrſchaft wurden. Wenn nun Karl II. die Schifffahrtsakte theils erweiterte, theils ſo milderte (im Jahre 1661; 12 Karl II. c. 18. und 13. und 14 Karl II. c. 11.), daß ſie anwendbarer erſchien, ſo muß man doch erſt fragen, was ſie bewirken konnte. Es wurde nämlich:

1) die Vorſchrift der Cromwellſchen Akte, daß alle Waaren nur auf dem Wege des direkten Verkehrs nach England und den britiſchen Beſitzungen, d. h. alſo in engliſchen Schiffen oder in Schiffen des Urſprungs- oder natürlichen Verſchiffungslandes, gebracht werden mußten, zwar theilweiſe aufgegeben (nur die Güter von Rußland und der Türkei ſollten noch ferner auf dieſem Wege allein bezogen werden dürfen), aber die Einfuhr der numerirten Artikel, d. h. die wichtigſten Frachtgüter der Schifffahrt, blieben den britiſchen Schiffen vorbehalten und wurden nur in direkter Fahrt allein den fremden erlaubt. Auch wurden alle fremden Schiffe in Bezug auf die Ladung mit Fremdenſteuern (Aliens-duties), d. h. Differenzialzöllen, belegt. — Dies hatte den Sinn, die Engländer ſollten die Waaren ſelbſt von den europäiſchen Urſprungs- oder natürlichen Verſchiffungsländern holen, ſich nicht von dritten Nationen, nament-

lich nicht von Holländern und Hanſeaten [1]), bringen laſſen.

2) Alle Güter von Afrika, Aſien und Amerika ſollten nur auf engliſchen Schiffen, und zwar nur direkt auf engliſchen Schiffen (denn hier war an amerikaniſche, aſiatiſche und afrikaniſche Schiffe noch nicht zu denken), eingebracht werden. Dies hat den Sinn, daß den Engländern ſelbſt eben ſowohl wie den fremden Nationen der indirekte Handel nach England mit den transatlantiſchen Produkten verboten wurde.

3) Von dem Handel und der Schifffahrt nach den engliſchen Kolonieen wurden alle Fremden und alle fremden Schiffe ausgeſchloſſen.

Dieſe Geſetze verfolgten zwei Geſichtspunkte: Vertheidigungsmittel des Staates in der auf weiten Reiſen geübten Handels-Marine zu ſchaffen, eine tüchtige, erfahrene Seemannſchaft zur gelegentlichen Benutzung der Kriegs-Marine und die direkten Handels-Verbindungen der Engländer mit den fernen Welttheilen, wenn auch auf Koſten des Handels, zu erzwingen Denn da der direkte Handel mit den europäiſchen Ländern immer den beiden Flaggen erlaubt war, ſo kann man nicht ſagen, daß die Engländer auch dieſen europäiſchen Handel allein an ſich reißen wollten. Man ſtellte wie ein Programm der Zukunft hin, England ſoll das große Centrum des Welthandels werden, an dem zwar jedes Land theilnehmen kann, ſobald es ſich zu eigner Schifffahrt erhebt, aber die Schifffahrt ſoll ſo vertheilt werden, daß, während die Engländer überall hin und her direkt fahren ſollen, jede auswärtige Nation nach England nur direkt fahren kann. Die Geſetze konzentrirten die Schifffahrt auf England, während die anderen Nationen nur einzelne Radien des engliſchen Schifffahrts-Kreiſes einnehmen ſollten.

Die Vorausſetzung einer günſtigen Wirkung dieſer

1) Gegen Holländer und Deutſche wurde ſogar das Verbot der Einfuhr von enumerated articles, d. h. der wichtigſten Frachtgüter für die Schifffahrt 14 Karl II. c. 11., eingeführt und erſt ſpäter modifizirt.

Geſetze für den Aufſchwung des Handels und der Navigation war ſomit abſolut die Eroberung oder Erwerbung derjenigen Welttheile, welche die Peripherie des Handels-Kreiſes bilden; denn ohne einen Ausſchluß der anderen Nationen von dieſer Peripherie, ohne das Glück der Eroberung wäre die Maaßregel lächerlich geweſen, ja ſie hätte nur ſchädlich gewirkt, ſobald die Engländer überall von den fremden Welttheilen ausgeſchloſſen wären und zu Hauſe noch ihren eigenen indirekten Handel ſich ſelbſt verboten hätten. Durchzuſetzen iſt alſo eine ſolche Maaßregel nur, wenn ein Land von der Natur oder den Ereigniſſen der Geſchichte als das Hauptcentrum des Welthandels wirklich geſetzt wird, wenn es die nöthigen Mittel hat, um die Erfolge zu ſichern, die nöthigen Schiffe und die nöthigen Kolonieen, und wenn nicht alle Handelsländer ſich verbinden, Gleiches mit Gleichem zu erwidern.

Es iſt dieſen Geſetzen nicht zuzuſchreiben, daß es den Engländern gelang, den Handel der transatlantiſchen Welt an ſich zu reißen, denn ſie hatten ſchon damals ihre Siege über die Spanier und Holländer erfochten, und das Kolonialſyſtem mit ſeinen exkluſiven Rechten war ein allgemeines bei allen Staaten, welche Kolonieen beſaßen. Alle vorhandenen Kräfte ſollten — gleichviel, ob mit Verluſt zu Hauſe — auf die Erwerbung und Erhaltung der fernen Welttheile gerichtet werden. Wer in dieſem Wettlaufe nicht glücklich war, der konnte Alles verlieren, wie Spanien und Portugal Alles verloren haben, er konnte zu Hauſe in das tiefſte Elend verſinken. Aut Caesar aut nihil war der kühne Wahlſpruch Cromwell's und dieſer Geſetzgebung, lächerlich im Munde eines Staates, dem das Glück oder die Gelegenheit dazu fehlt. Sehr zweckwidrig müßte es z. B. erſcheinen, wenn etwa Dänemark heutigen Tages den indirekten Handel ſeiner Schifffahrt verbieten wollte, um vorherrſchend auf die Verbindung mit ſeinen Kolonieen, d. h. mit St. Croix und Tranquebar, hinzuweiſen. Man werfe einen Blick auf die Erwerbung von Kolonieen als Statiospunkte des Handels durch England bis 1661, und man wird die Geſetzgebung der Navigationsakte erklärt, wenigſtens entſchuldigt

finden. In Oſtindien, wo die Holländer damals noch die Oberhand behielten, hatten die Engländer bereits 1601 an 33 Faktoreien auf der Malabarküſte, in Kalikut, und bis 1661 in Bombay erworben, dann auf der Koromandelküſte in Maſulipatnam und Madras; 1622 hatten ſie ſich nach der Vertreibung der Portugieſen aus Ormus des perſiſchen Seidenhandels bemächtigt, worauf ſie ſich dann bald, 1683, in Bencoolen neben den Holländern und 1690 zu Kalkutta feſtſetzten; 1651 beſetzten ſie die Station St. Helena. Bis zu dieſem Jahre hatten ſie aber ſchon ihre wichtigſten Grundſteine der Verbindung mit Amerika gelegt; 1610 war die Hudſons-Bay entdeckt und die Faktoreien an derſelben nebſt Labrador und Oſtmaine gegen die Franzoſen behauptet. Der länger ſchon beförderte Anbau von Virginien war gelungen. Aus Neu-England gingen 1621—35 Maſſachuſetts mit Maine, Newhampſhire, Rhodeisland, Konnektikut hervor, in Süd-Virginien wurden 1627 Carolina, 1632 Maryland angebaut; zur Zeit der Navigationsakte entbrannten die Kämpfe mit den Holländern nicht nur im Kanal, ſondern Neu-Belgien wurde 1664 von den Holländern gereinigt, und New-York und New-Jerſey zeigten durch ihr Entſtehen die Geburt der engliſchen Herrſchaft. In Weſtindien beſetzten die Engländer 1609 Bermudas, 1625 Barbados, 1628 Barbuda und Montſerrat, 1632 Antigua, 1650 Anguilla, einige Bahama-Inſeln, beſ. Providence; ſie krönten aber das Werk 1655 durch die Eroberung Jamaika's, wo ſie bald darauf den Zuckerbau einführten, den Niederlanden die meiſten Jungfern-Inſeln nahmen und 1660 mit Frankreich den Vergleich über St. Chriſtoph ſchloſſen. — Es gab damals neue Welten zu erobern, die Kolonialgeſchichte war eine fortlaufende Kriegsgeſchichte, und die Handelsgeſetze waren die Adjutanten der Kriegsthaten.

Ob aber Hollands Handel und Schifffahrt durch die engliſche Navigationsakte wirklich einen Schlag erhielt, iſt noch ſehr die Frage. Wahrſcheinlich iſt es nicht; noch lange nachher, als die Akte faſt 40 Jahre lang beſtand und gerade gegen Holland durch Zuſatzartikel verſchärft war, waren die Holländer die eigentlichen Frachtſchiffer für Europa und den Welthandel

geblieben; noch 1690 ſchätzte Sir William Petty die Tragfähigkeit der holländiſchen Schiffe auf mehr als 900,000 Tonnen, während man nach engliſchen Schriftſtellern (Chalmers Comparative Estimate bei Mac Culloch) um 1702, alſo 50 Jahre nach der Wirkung der Navigationsakte, den Tonnengehalt aller auswärts verzollten *engliſchen* Schiffe auf 273,000 Tonnen annimmt. Ueberhaupt iſt es ſehr auffallend, daß die ſchnelle Progreſſion in der Vermehrung der engliſchen Schiffe erſt ſeit der Mitte des 18. Jahrhunderts, ſeit der Feſtſetzung Englands in Oſtindien, recht bemerkbar wird, *namentlich aber ſeit den für Englands Meerherrſchaft ſo glücklichen Kriegen* gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, von den Friedenszeiten nach 1814 an, wo England die weſentlichſten Grundſätze ſeiner Navigationsakte ſchon *anfing zu durchlöchern*, bis 1830 hin, wo die Differenzialzölle zu Gunſten der nationalen Schifffahrt den meiſten Staaten gegenüber *aufgehoben* wurden. In dieſer letzteren Zeit ſtieg der Tonnengehalt der engliſchen Schiffe im auswärtigen Handel von 1,200,000 in 1814 auf 2,180,000 Tonnen in 1830.

Man muß bedenken, daß Holland durch dieſe Akte ja nur den indirekten Handel nach England, keinesweges nach allen anderen Ländern der Welt verlieren konnte. Hätte Holland durch England nicht mehr verloren, es würde noch heute ſein Geſchick und die Navigationsakte ſegnen. Aber auch in England haben ſich von alter Zeit her, mehrere Stimmen dahin vernehmen laſſen, die Schifffahrtsakte habe dem Handel und theilweiſe ſelbſt der Schifffahrt mehr geſchadet, als genützt; ſchon 1671 wurde behauptet, daß ſie den Andrang von Fremden zu den Häfen Englands vermindere, ja daß ſeit 1653 der Oſtſee- und Grönlandshandel für England verloren gehe; 1691 findet ſich von einem bekannten handelspolitiſchen Schriftſteller, Joſ. Child die Notiz, daß ſich der Oſtſeehandel in Bezug auf die engliſche Flagge um zwei Drittheile vermindert habe und auf die fremden Schiffe übergegangen ſei. Auch hat man (Mac Culloch H. L.) die vielen Klagen der Kaufleute mit Recht hervorgehoben, daß ſie den Handel einſchränke, indem ſie ihm

eine einſeitige Richtung gebe, die Anzahl der Seeleute verringere und die Schiffsfrachten erhöhe. Wenn man daher auch nicht leugnen mag, daß England politiſche Gründe hinlänglich gehabt habe, eine eigenthümliche Richtung ſeines Handels nicht nur zu begünſtigen, ſondern ſelbſt zwangsweiſe hervorzurufen, ſo kann man doch gewiß nicht behaupten, daß der engliſche Handel überhaupt oder auch nur die engliſche Schifffahrt dieſer Akte ihre Größe verdanken. England allein konnte aber mit Erfolg ein ſolches Geſetz lange Zeit aufrecht erhalten, weil es das glückliche war, der Sieger im Kolonieen=Erwerbe. Uebrigens bemerke man, daß der große Küſtenhandel Großbritaniens ſelbſt (über 700 Meilen Küſten) das Hauptfundament der engliſchen Schifffahrt war und noch iſt, daß die natürliche Lage Englands den Erfolg des Geſetzes allein gewiſſermaaßen verbürgen konnte, denn nimmt man Alles zuſammen, ſagt die Handels=Kammer von Köln mit Recht, was von engliſchen Schiffen an den eigenen Küſten nach und von den eigenen Kolonieen, nach und von fremden Ländern transportirt wird, ſo beträgt der letztere Antheil nur ungefähr 10 pCt., der Verkehr mit den Kolonieen ebenfalls 10, und die Küſtenſchifffahrt ungefähr 80 pCt. Nachahmungswerth kann das engliſche Geſetz alſo in keinem Lande erſcheinen, das nicht dieſelben natürlichen Bedingungen aufzuweiſen hat, ſo etwa, daß man die bei den Schwankungen des Handels überſchüſſigen Schiffe für transatlantiſche Fahrten auch im Küſtenhandel beſchäftigen könnte (die auswärtige Schifffahrt Englands ſchwankt ſehr ſtark, dem Tonnengehalte nach), in keinem Lande, das nicht dieſelben politiſchen Gründe für die direkte Verbindung mit ſeinen Kolonieen oder fremden Welttheilen aufzuweiſen hat.

Endlich aber ſollte der Tag der Retorſions=Maaßregeln auch gegen Großbritanien erſcheinen. Die einzelnen Verſuche, — Erhöhung der Tonnengelder, Differenzialzölle auf die Schifffahrt und Ausſchluß vom Kolonialhandel, — die mehrere Staaten Europa's ſowohl aus Rückſichten auf ihren eigenen Handel als aus dem Prinzip der Wiedervergeltung gegen England angeſtellt hatten, mußten unwirkſam bleiben oder doch

weniger fühlbar ſein, ſo lange es für England nur eine Reihe von immer neuen Erwerbungen und Ausdehnungen ſeines Handels auf Koſten jener Staaten gab. England konnte die kleineren Nachtheile im europäiſchen Handel, die es ſehr vereinzelt, z. B. in Frankreich, durch jene Maaßregeln und beim indirekten Handel erlitt, an den es nirgends gewöhnt war, leicht verſchmerzen. Sobald aber ſeine eigenen Kolonieen in Nord-Amerika die Unabhängigkeit erlangt hatten, änderte ſich auch die Lage des engliſchen Handels dieſen gegenüber. Die nordamerikaniſchen Kolonieen waren an die freie Verbindung ihres Handels, namentlich mit Weſtindien und Kanada, gewöhnt worden, ſie lagen nun als wichtigſter fremder Staat mitten zwiſchen den Reſten der britiſchen Beſitzungen jener Welt. Sollten ſie nun ausgeſchloſſen werden von ihren alten Handelswegen nach Weſtindien und Kanada, und ſollten ſie beſchränkt werden durch Fremdenzölle auf dem engliſchen Markte ſelbſt, deſſen wichtigſte Kunden ſie neben den Deutſchen waren? Großbritanien verſuchte es; aber die nordamerikaniſche Union hatte die wirkſamen Mittel der Gegenwehr in Händen, die Gunſt ihrer Lage und die wichtige Geltung ihres Marktes für England. Hier zeigte es ſich zuerſt, daß nur ſo lange, als das Kolonialſyſtem unverletzt beſtand, der alte wichtigſte Artikel der Navigationsakte, welcher den Handel von Aſien, Afrika und Amerika an engliſche Schiffe band, aufrecht zu erhalten war. Die Vereinigten Staaten haben bald nach ihrem Entſtehen das vernünftige Prinzip der vollkommenen Gleichheit und Gegenſeitigkeit in ihren Verträgen und Geſetzen anſtatt des früher verſuchten Schutz-Differenzialzolls angenommen. Die Fahrzeuge fremder Nationen wurden zwar mit höheren Abgaben belaſtet, aber dieſe ſind entweder ganz aufgehoben oder auf gleichen Fuß gebracht, je nachdem das fremde Land die amerikaniſchen Fahrzeuge behandelt; ganz daſſelbe Prinzip iſt auch auf die Ladung der Schiffe und die indirekte Schifffahrt angewandt worden. Die Folge dieſes Grundſatzes der Retorſion zur Erreichung des freien Handels iſt geweſen, daß ſie ſich überall ein günſtiges Terrain für ihre Schifffahrt erkämpften.

Dieſe ſelbſt iſt die bedeutendſte der Erde nach der Engliſchen geworden, obwohl die Nordamerikaner keine Prämien für den Fiſchfang zahlen, wie Franzoſen und Engländer, um ihre Seemannſchaft zu bilden; obwohl ihre Rhederei die Schiffe nicht wohlfeiler baut und ausrüſtet, als die Frankreichs; obwohl ihr Sold an die Mannſchaft viel höher iſt als bei den meiſten europäiſchen Nationen. Ihnen war das Loos vorbehalten, den Meerrieſen zuerſt an ſeinen Ferſen nachhaltig ergreifen zu können. Nicht darin lag das Mittel ihrer Macht, „daß ſie die engliſche Navigationsakte faſt buchſtäblich im Jahre 1787 herübernahmen und gegen England anzuwenden ſuchten," ſondern darin, daß ihre *Naturerzeugniſſe* (Hanf, Flachs, Holz, Getraide) für die weſtindiſchen Kolonieen Englands eben ſowohl wie *ihr* Markt und ihre Produkte (z. B. Baumwolle) für England unentbehrlich waren. Die nordamerikaniſchen Freiſtaaten legten ſo große Laſten auf die Ausfuhr ihrer wichtigſten Artikel in britiſchen Schiffen nach den weſtindiſchen Kolonieen der Engländer, daß die Ausfuhr dieſer Erzeugniſſe größtentheils an die Schiffe der Freiſtaaten überging. Die Engländer mußten die wichtigſten Häfen ihres Weſtindiens zu Freihäfen erklären. Dann kam die Reihe an den direkten Handel mit Großbritanien ſelbſt. Da die Engländer zur Aufmunterung ihrer Schifffahrt die Ladung in fremden Schiffen mit höheren Zöllen trafen, als in den eigenen, und den fremden Schiffen höhere Hafen- und Leuchtgelder berechneten, ſo verordneten die nordamerikaniſchen Freiſtaaten auch ihrerſeits, daß in ihren Häfen jedes fremde, nicht gleichgeſtellte Schiff ½ Piaſter mehr pro Tonne und 10 pCt. mehr für die Waarenladung entrichten ſolle.

Dieſe Zölle trafen am empfindlichſten die Einfuhr großbritaniſcher Fabrikate, im Gegenſatz zu denen anderer Nationen. England gab deshalb in ſeinem eigenen Intereſſe nach, als es 1815 den Reciprozitäts-Vertrag mit der Union ſchloß, in welchem *gleichmäßige Abgaben vom Fahrzeuge und der Ladung* für die Schifffahrt beider Nationen feſtgeſtellt wurden. — Nun hätte ſich freilich bei vollkommener Gleichheit für den direkten Frachtverkehr die gerühmte Kraft der engliſchen Navi-

gationsakte zeigen müſſen, d. h. man hätte wenigſtens erwarten ſollen, daß die engliſche Flagge auch zur Hälfte die Fracht nach Nord-Amerika hin behalten würde, eine ſo alte, ſieggewohnte Flagge, durch Jahrhunderte hindurch an dieſe Fahrten gewöhnt. Dem war aber nicht ſo; die nordamerikaniſche Flagge nahm bald den erſten Rang in dieſem Handel ein, ſie zog von dieſem Schifffahrtsverkehr mehr als zwei Drittel an ſich, die engliſche Flagge würde überflügelt. Auf dieſem Territorium wäre übrigens das Feld der indirekten Schifffahrt für die Engländer geweſen, aber nach ihren eigenen Prinzipien mußten ſie ſich auf dem Wege der Gegenſeitigkeit davon ausſchließen laſſen.

Man muß indeſſen zur weiteren Erklärung dieſer Nachgiebigkeit Albions geſtehen, daß es auch die richtigere Erkenntniß der Handels-Intereſſen überhaupt war, welche einigen Theil an dem Aufgeben alter verrotteter Grundſätze hatte. Beſonders zwei Männer, Wallace und Huskiſſon, waren es, die durch ihre Bills vom Jahre 1821 und 1825 das Reciprozitäts-Syſtem für alle europäiſche Staaten vorbereiteten. Für die fremden Nationen mußte es eine läſtige, für die britiſchen Rheder eine nutzloſe Beſchränkung des Handels ſein, daß die verzeichneten Artikel allein angewieſen waren auf Schiffe des Urſprungs- und natürlichen Verſchiffungs-Landes oder auf britiſche Schiffe. Wenn nämlich Vorräthe von jenen Waaren in einem fremden Hafen aufgeſtapelt waren, konnten ſie nicht anders nach Großbritanien verſandt werden, als im Ganzen mit einem engliſchen Schiffe, oder theilweiſe in Schiffen der verſchiedenen Länder, wo ſie erzeugt waren. War nun der fremde Kaufmann ſelbſt Schiffsrheder, ſo konnte er doch nicht ſein eigenes Schiff mit jenen Waaren befrachten, ſondern mußte fremde Schiffe oder britiſche dafür ſuchen. Meiſtentheils fand er wohl jene auch, aber ſein eigenes Schiff blieb müßig. Da dieſe Beſtimmung den Engländern ſelbſt wenig nützte, dem fremden Rheder ein ſehr läſtiges Aſſortiment ſeiner Waaren auflegte, ſo hat man die Strenge des alten Geſetzes etwas dahin neuerdings gemildert, daß die Beſchränkung nur noch ausgedehnt

iſt auf britiſche Schiffe, auf Schiffe des Urſprungslandes oder des Landes, von welchem die Waaren verſchifft werden, d. h. kein drittes fremdes Fahrzeug ſoll das Recht haben, in einem fremden Hafen aufgeſtapelte verzeichnete Artikel nach England zu bringen, ſondern es muß Eigenthum von Rhedern in ſolchen Häfen oder Ländern ſein. Daß dies ein ſehr geringes, faſt nichtsſagendes Zugeſtändniß iſt, leuchtet auf den erſten Blick ein, denn ſtets bleibt es danach faſt unmöglich gemacht, die Erzeugniſſe dritter Länder nach den engliſchen Märkten zu führen. Dieſe verzeichneten Artikel müſſen ſelbſt erſt zu dem Hafen hinkommen, wo ſich die Schiffe der fremden Nation als ihr Eigenthum vorfinden. Nur die weite Interpretation dieſes Punktes, die Ausdehnung desſelben auf Schiffe anderer Staaten, aber natürlich zuſammengehörender Länder, hat in einzelnen Fällen den Haß beſeitigt, den ſich ganz allgemein die engliſchen Navigationsgeſetze zugezogen haben.

Dagegen haben da, wo ihr eigenes Intereſſe es erforderte, die Engländer gegenwärtig ganz von den alten Beſtimmungen der Navigationsakte abgelaſſen. Der beläſtigendſte Punkt für den transatlantiſchen Handel war der, daß die Produkte von Aſien, Afrika und Amerika nur direkt in britiſchen Schiffen von dem Urſprungslande eingeführt werden durften. Nach dem Vertrage mit den Vereinigten Staaten war dieſe Vorſchrift durchlöchert, die Schiffe der Union nahmen Theil an dieſem Handel, es bezog ſich das Geſetz alſo nur noch auf Aſien, Afrika und Süd-Amerika für britiſche Schiffe. Dieſe mochten nun aber eben hier noch ſo viele Waaren anderer Länder vorfinden, die auch noch ſo geeignet für die Kompletirung ihrer Fracht nach England waren, ſie durften ſie nicht aufnehmen. Gegenwärtig iſt auch dieſer Punkt aufgehoben; die britiſchen Schiffe dürfen den indirekten Handel von den fremden Welttheilen nach England vermitteln, die fremden Schiffe aber nicht. Schon Lord Wallace wollte dieſelbe Freiheit des indirekten Handels von Aſien, Afrika und Amerika auch auf europäiſche Schiffe anderer Nationen ausgedehnt wiſſen; ſeine

nur gerechte Abſicht ſcheiterte aber an der übertriebenen Furcht der engliſchen Rheder, ſich durch diejenigen Flaggen, die einen wohlfeileren Schiffsbau als England haben, aus jenem Handel nach der transatlantiſchen Welt verdrängt zu ſehen.

Ein dritter Punkt, der aus den Schifffahrtsgeſetzen Englands weggefallen iſt, betrifft die Differenzialzölle. Und hier war es bekanntlich Preußen, welches zunächſt nach Nord-Amerika allen europäiſchen Nationen in ſeinem glücklichen Widerſtande gegen Großbritanien voranging. Preußen forderte im Jahre 1818 eine Ermäßigung der hohen Eingangszölle, beſonders auf Getraide, und die Aufhebung der Bevorzugung der engliſchen Flagge durch Tonnengeld und Schifffahrtsabgabe von der Ladung der fremden Schiffe. Die Antwort war ausweichend. Daher erfolgte die Allerhöchſte Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822, nach welcher die Küſtenſchifffahrt nicht allein ausſchließlich den inländiſchen Seeſchiffen vorbehalten, ſondern auch eine Erhöhung der Hafen-Abgaben (Flaggengelder nach Laſten) für ausländiſche Schiffe derjenigen Nationen feſtgeſetzt wurde, welche nicht traktatenmäßig oder aus anderer Veranlaſſung die preußiſchen Schiffe und Ladungen den inländiſchen oder doch denen der am meiſten begünſtigten Nationen gleich behandeln. Die Erhöhung betrug von eingehenden belaſteten Schiffen 2 Rthlr. pro Laſt, von ausgehenden 1 Rthlr. Preußen ließ außerdem mit Erhöhung ſeiner Waarenzölle gegen die Ladung fremder Schiffe drohen.

Dies genügte vollkommen, um in Großbritanien, wo Huskiſſon und die erleuchteten Staatsmänner ſeiner Partei am Ruder waren, auch im eigenen engliſchen Intereſſe Nachgiebigkeit herbeizuführen. Der Reciprozitäts-Vertrag vom 2. April 1824 zwiſchen Preußen und Großbritanien war die Folge. Die preußiſchen Schiffe unterliegen nun keiner höheren Abgabe vom Schiffsgefäß mehr als die engliſchen beim Aus- und Einlaufen von und in britiſchen Häfen; alle preußiſchen und engliſchen Erzeugniſſe, welche auf engliſchen Schiffen ein- und ausgeführt werden dürfen, dürfen es auch auf preußiſchen; alle Waaren, auch nicht preußiſchen Urſprungs, wenn ſie

nur in preußiſchen Häfen verſchifft ſind, und überhaupt geſetzlich in die Häfen des vereinigten Königreichs eingeführt werden können, ſollen nur mit denſelben Abgaben belegt werden, als wenn ſie in engliſchen Schiffen eingeführt werden.

Der Vertrag vom 2. März 1841, der erſte Vertrag, der im Namen des deutſchen Zollvereins abgeſchloſſen wurde, erweiterte auch dieſe Zugeſtändniſſe um etwas. Er ertheilte den zollvereinsländiſchen (d. h. preußiſchen) Schiffen die Befugniß, auch numerirte Artikel, und zwar auch ſolche von nicht zollvereinsländiſchem Urſprung aus den Mündungen *eines jeden zwiſchen der Elbe und Maas (incl.) liegenden Fluſſes* (als den natürlichen Verſchiffungs-Häfen deutſcher Länder) nach England und *aus denſelben Häfen* alle Zollvereins-Produkte nach den britiſchen Kolonieen einzuführen.

Dagegen wurde die Zulaſſung der engliſchen Schiffe *zur indirekten Fahrt* nach den preußiſchen Häfen als die Baſis des Vertrags hier zuerſt ausdrücklich ausgeſprochen, ſo daß den britiſchen Schiffen bei uns dadurch geſtattet wurde, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen einzulaufen, d. h. bis zu dieſem Vertrage von 1841 oder nach dem Ablauf dieſes Vertrages ſtand oder ſteht es Preußen vollkommen frei, den *indirekten Handel engliſcher Schiffe nach dem Zollverein zu verbieten*.

Um aber die Punkte vollkommen zu verſtehen, auf die es für uns ankommen kann, wird es nöthig ſein, hier dasjenige zu rekapituliren, was von den engliſchen Navigationsgeſetzen gegenwärtig noch beſteht. England hat nämlich dieſelben oder ſehr ähnliche Reciprozitäts-Verträge, in welchen es die Schifffahrts-Differenzialzölle aufhob, mit faſt allen Staaten der Welt geſchloſſen, mit Hannover, Dänemark, Oldenburg 1824, mit den vereinigten Provinzen Rio de la Plata, Rußland, Columbia, Mecklenburg, Lübeck, Bremen und Hamburg 1825; Frankreich, Schweden und Norwegen, Meriko 1826, mit Oeſterreich 1829; es hat jene Zölle als Schutzzölle aufgegeben und ſich nur noch die Macht vorbehalten (4 George IV. c. 77, sect. 2, 3 und 4;

5 George IV. c. 1, sect. 3; William IV. c. 56, sect. 5), die als Retorſions-Maaßregeln eventuell anzuwenden, wenn in anderen Ländern die engliſche Flagge und der engliſche Handel nicht wenigſtens den Flaggen und dem Handel der meiſt begünſtigten Nationen gleichgeſtellt wird. Deſſen ungeachtet iſt allerdings durch die obigen Verträge von 1824 und 1841 noch keine vollkommene Gegenſeitigkeit für Preußen und den deutſchen Zollverein errungen, um ſo mehr, als England anderen Staaten gegenüber bereits nach jener Zeit weiter in ſeinen Konzeſſionen vorgeſchritten iſt.

Die Navigationsakte nach dem Statut vom 1. September 1833; 3 und 4 William IV. c. 54 beſteht jetzt in folgenden weſentlichen Punkten:

1) Von der Küſtenſchifffahrt ſind in England, wie überall, die fremden Flaggen ausgeſchloſſen.

2) Der Handel zwiſchen Mutterland und Kolonieen iſt der engliſchen Flagge vorbehalten. Auf dem Wege des indirekten Handels dürfen keine fremden Flaggen an dem Kolonialhandel Theil nehmen; direkt dahin dürfen ſie fahren und handeln. Es iſt ihnen z. B. verboten, engliſche Fabrikate nach den engliſchen Kolonieen zu bringen, aber es dürfen preußiſche Schiffe preußiſche oder zollvereinsländiſche dahin führen.

3) Nach anderen Zollgeſetzen werden fremde Erzeugniſſe in den Kolonieen höher, als die gleichartigen engliſchen Erzeugniſſe beſteuert, und umgekehrt werden die Erzeugniſſe der Kolonieen geringer in England verſteuert, als die gleichartigen fremden.

Dieſe drei Punkte kann und darf man ſchwerlich durch Retorſions-Maßregeln zu beſeitigen ſuchen, weil ſie zur inneren Geſetzgebung aller Länder gehören, die Kolonieen beſitzen. Der Handel mit den Kolonieen wird überall als eine Art Kabotage betrachtet, die Kolonieen ſelbſt werden in ihren Erzeugniſſen geringer beſteuert, weil ſie als ein Theil des Mutterlandes angeſehen werden. Da nun unſere Erzeugniſſe direkt nach den engliſchen Kolonieen auf preußiſchen Schiffen gebracht werden können, ohne dort höhere Abgaben entrichten

zu müſſen, als wenn ſie in engliſchen Schiffen kommen, ſo haben wir in dieſen obigen Punkten keinen Grund zur Klage gegen England.

Es bleiben ſomit nur die Paragraphen 2 bis 4 oder folgende beſchränkende Grundſätze der gegenwärtigen Navigationsakte für uns auf dem Wege der Verträge zu beſeitigen:

1) Der indirekte Frachthandel nach England iſt für engliſche Schiffe nur zum kleinſten Theile verboten, er iſt nur beſchränkt, während er für fremde Schiffe verboten iſt. Ganz frei iſt die indirekte Fracht für die engliſchen Schiffe in Bezug auf die enumerated articles §. 2 der N. A. Die verſchiedenen nachſtehend verzeichneten Artikel, Erzeugniſſe Europa's [1]), nämlich Schiffsmaſten, Bauholz, Bretter oder Dielen, Theer, Talg, Hanf, Flachs, Korinthen, Roſinen, Feigen, Pflaumen, Olivenöl, Korn oder Getraide, Wein, Branntwein, Tabak, Wolle, Sumach

---

1) Die Unkenntniß und Thorheit des Zollvereins-Blattes iſt bekanntlich in Nord-Deutſchland ſprüchwörtlich geworden, wo es ſich um Handels- und Schifffahrtsverhältniſſe handelt. Das Gerede in's Gelach hinein, das ſich aller ernſten Kritik entzieht, iſt beſonders in der Frage der Differenzialzölle ein Privilegium dieſes Blattes geworden. Wie wenig es ſolche Blätter ihrer Würde angemeſſen finden, ſich in eben denſelben Artikeln, in welchen ſie über beſtimmte Fragen des Tages phantaſiren, auch etwas um die betreffenden Thatſachen und Geſetze zu bekümmern, geht unter vielen Beiſpielen auch aus den Phantaſieſtücken jenes Blattes in No. 28. vom 12. Juli 1847 über Differenzialzölle hervor. Da werden nämlich S. 477. ff. fortlaufend die transatlantiſchen Staaten als die Erzeuger der enumerirten Artikel aufgeführt, ohne daß das handelspolitiſche Blatt auch nur eine Ahnung davon hätte, daß es europäiſche Erzeugniſſe ſind, um die es ſich handelt, und daß es der indirekte Verkehr iſt, der für unſere Schiffſahrt erreicht werden ſoll mit eben dieſen Artikeln, der indirekte Verkehr, den man mit Differenzialzöllen nicht erzwingt. Die Worte jenes Phantaſieſtücks heißen im Vertrauen gänzlicher Unſchuld: „Was zuerſt die Verträge mit den transatlantiſchen Staaten, den Erzeugern der enumerirten Artikel, betrifft u. ſ. w.“ Auch die elberfelder und andere Zeitungen Süd-Deutſchlands ſpaßen bisweilen in ähnlicher Weiſe. Soll man aber ſolche Naivitäten in allen ihren Konſequenzen verfolgen und widerlegen?

Krapp, Krappwurzeln, Barilla, Schwefel, Eichenrinde, Korkholz, Orangen, Citronen, Leinſaat, Rapsſaat und Kleeſaat ſollen nicht anders in das vereinigte Königreich zum inneren Verbrauch eingeführt werden, als in britiſchen Schiffen, in Schiffen des Landes, wo ſolche Waaren erzeugt, oder in Schiffen des Landes, von woher dieſelben eingebracht werden.

Da wir den Briten die indirekte Schifffahrt nach dem Zollverein vollkommen freigeben, ſo können wir von ihnen die Freigebung der indirekten Fracht auch für die enumerated articles in unſeren Schiffen nach England verlangen. Wir müſſen dies um ſo mehr, als unſere Oſtſeehäfen keine großen Zwiſchenplätze für die enumerated articles ſind, uns alſo die Erweiterung dieſes Handels auf die Schiffe der Häfen, von woher dieſelben eingebracht werden, nichts hilft. Wichtiger iſt dieſe letztere Konceſſion ſchon für die eigentlichen Zwiſchenplätze des nordiſchen Handels, z. B. für Hamburg, als für uns.

2) Die Navigationsakte §. 3 ſetzt feſt: „Erzeugniſſe von Aſien, Afrika und Amerika ſollen nicht von Europa aus in das vereinigte Königreich zum inneren Verbrauche eingeführt werden (mit einigen für uns nichtsſagenden Ausnahmen).“

Der indirekte Frachthandel mit transatlantiſchen Produkten, die in europäiſchen Häfen oder Entrepots ſich vorfinden, iſt alſo überhaupt von Europa aus für britiſche Schiffe nach England ebenſowohl, wie für Fremde, verboten.

In dieſem Punkte wird es ſehr ſchwer halten, Nachgiebigkeit zu erzwingen, da England hier die größte Beläſtigung ſeinem eigenen Handel auflegt. Uebrigens iſt der Punkt für uns ganz unwichtig, da wir nur Kolonialwaaren von England und europäiſchen Entrepots holen, nicht dahin zu bringen haben.

Dagegen giebt er uns eine Veranlaſſung, die gerechte Zurückſchiebung deſſelben Grundſatzes gegen Großbritanien zu verſuchen. Es wäre nur dieſelbe Anwendung deſſelben Grundſatzes, wenn wir den Engländern verböten, uns Kolonialwaaren oder transatlantiſche Produkte aus

europäiſchen Entrepots in ihren Schiffen zuzuführen, während wir unſeren Schiffen dies Recht weiter zugeſtehen können.

3) Die Briten haben den indirekten Handel von Aſien, Afrika und Amerika mit allen Produkten nach England ihren Schiffen geſtattet, den fremden Schiffen aber verboten. §. 4 der Navigationsakte: „Waaren, das Erzeugniß von Aſien, Afrika und Amerika, ſollen nicht in das Königreich zum inneren Verbrauche von fremden Schiffen eingeführt werden, wenn ſolches nicht Schiffe des Landes in Aſien, Afrika und Amerika ſind, wo jene Waaren erzeugt, oder von woher ſie eingebracht worden (mit für uns nichtsbedeutenden Ausnahmen).“

Was wir alſo beanſpruchen können, da es den britiſchen Schiffen geſtattet iſt, würde ſein:

1) die indirekte Schifffahrt auch mit den enumerated articles in unſeren Schiffen nach England und den engliſchen Kolonieen;
2) der indirekte Frachthandel mit den Erzeugniſſen Aſiens, Afrika's und Amerika's aus jenen Welttheilen (mit Ausnahme der Produkte der engliſchen Kolonieen) nach England auf unſeren Schiffen;
3) daß in Bezug auf den Verkehr zwiſchen Großbritanien, ſeinen Kolonieen und Beſitzungen die preußiſche Flagge ſtets denen der am meiſten begünſtigten Nation gleichgeſtellt werde.

Unzweifelhaft bleibt es aber, daß wir nicht verlangen können, den indirekten Frachthandel nach England mit Produkten der fremden Welttheile aus europäiſchen Entrepots, den die Engländer ſelbſt ihren Schiffen verbieten, für unſere Schiffe in Anſpruch zu nehmen. Würden die Engländer zu einem Aufgeben dieſes Punktes ihrer Schifffahrtsgeſetze ſich nicht verſtehen, ſo könnten wir nur nach der Analogie des franzöſiſch-engliſchen Vertrages von 1826 die Rückanwendung des engliſchen Grundgeſetzes auf die engliſchen Schiffe machen,

Digitized by Google

und alſo den Satz aufſtellen, daß den engliſchen Schiffen dieſe Befrachtung nach unſeren Häfen verboten würde. Für unſere Schifffahrt würde dies vielleicht von einiger Wichtigkeit ſein, da ſie dann ohne Konkurrenz der engliſchen Schiffe den Handel mit transatlantiſchen Produkten von europäiſchen Entrepots und Großbritanien aus nach dem Zollverein um ſo mehr in ihre Hände bekommen könnte. Uebrigens müßten, um eine ſolche Maaßregel allgemein wirkſam zu machen, dann auch die deutſchen Nordſee-Staaten in einem Schifffahrts-Bündniſſe dieſen Verbots-Maaßregeln beitreten. Geſchähe dies nicht, ſo würden wir nichts weiter, als eine Beläſtigung unſeres Oſtſeehandels, und eine Ableitung des Kolonialwaaren-Handels von den Oſtſeeſtädten nach den Nordſeehäfen erzielen. — Es iſt aber ein ſolches Beitreten derſelben mehr als zweifelhaft und deshalb viel ſicherer, vorläufig zu erwarten, ob England die Navigationsakte vollſtändig aufheben wird, oder nicht.

Jedenfalls geht ſo viel aus den obigen Sätzen hervor, daß die erſten drei Punkte vollſtändiger Gegenſeitigkeit erreicht werden müſſen; der letzte Punkt kann als der ſchwierigere und weniger bedeutende ſchwebend erhalten, und vorläufig als ein bloßes Unterhandlungsmittel betrachtet werden.

Differenzialzölle auf die aus England indirekt bezogenen Waaren erſcheinen aber als ganz unpaſſend und in jeder Beziehung für uns nur nachtheilig. Als unpaſſend, weil ſie England auch gegen uns nicht mehr anwendet; als nachtheilig, weil, wie ſich weiter ergeben wird, unſer Oſtſeehandel auf den indirekten Bezug ſehr vieler transatlantiſcher Produkte von daher angewieſen iſt. Sie würden aber inſofern gar nicht ausreichen, unſerer Schifffahrt irgend einen weſentlichen Dienſt gegen England zu gewähren, als dieſes Land in ſeiner eventuellen Anwendung von Differenzialzöllen auf die Schiffsladungen der ihm feindſeligen Länder von 20 pCt. Aufſchlag für alle Waaren ein Mittel in den Händen hat, das uns viel mehr beläſtigen würde, als wir jemals durch gleiche Zollaufſchläge

der engliſchen Schifffahrt oder dem engliſchen Handel wehe thun könnten. (Vergl. an Act for granting duties of Customs vom 4. Auguſt 1845. Victoria 8 und 9. c. 90.)

Uebrigens würde auch ein bloßes Verbot der indirekten Schifffahrt fremder Nationen nach unſeren Häfen eine große Beläſtigung unſeres **Handels** mit ſich bringen und immer zu beklagen ſein, da es dem Handelsſtande ſehr viele der wohlfeilſten Frachtmittel nehmen und zugleich unſerer Schifffahrt durch Retorſions-Maaßregeln anderer Staaten ſehr nachtheilig ſein könnte. Aber wir dürfen wohl mit Recht hoffen, daß es kaum eines ſolchen allgemeinen Geſetzes für eventuelle Rückanwendung gleicher Grundſätze gegen alle andere Staaten, die unſeren Handel und unſere Schifffahrt beläſtigen, bedarf, um ſpeziell England auf die Bahn der Gerechtigkeit zurückzuführen. — England hat bereits ſeine Navigationsakte in mehreren weſentlichen Grundſätzen durchlöchert, es hat dies gethan in den neueſten Verträgen mit Oeſterreich, mit dem Zollverein, mit Rußland, mit Mecklenburg, mit den Hanſeſtädten und mit Hannover; es hat in den erſten jener Verträge das Verbot der indirekten Schifffahrt dadurch aufgehoben, daß es die Häfen, welche von den Hinterländern benutzt werden können, für die natürlichen Ausfuhrhäfen derſelben erklärte; es iſt dann weiter gegangen und hat den hannoverſchen, mecklenburgiſchen und hanſeatiſchen Schiffen geſtattet, Ladungen in preußiſchen Häfen einzunehmen und in England einzuführen. Dies ſind geradezu Abänderungen des Prinzips der Navigationsakte, die gegen Preußen eine einſeitige Verletzung unſerer Rhederei-Verhältniſſe mit ſich bringen.

Die indirekte Schifffahrt iſt ſomit in England gewiſſen bevorzugten Nationen nicht mehr verboten, und wir können und müſſen erwarten, daß England bei dem jetzigen Stande ſeiner Bildung in Handelsſachen die Beſchwerdepunkte, die wir gegen daſſelbe haben, beſeitigen wird, ohne es auf einen Zoll- und Verbotskrieg ankommen zu laſſen, in welchem es

ſich übrigens nicht etwa vorzüglich um Schifffahrts-Differenzialzölle, ſondern um eventuelle Anwendung von Repreſſalien verſchiedener Art auch in den Zöllen an den Landgrenzen handeln könnte.

Für diejenigen, welche nach den bereits entwickelten Gründen noch nicht von der Schädlichkeit der Reſtriktionsgeſetze und der Navigationsakte Englands für den eigenen Handel und die eigene Schifffahrt des Landes überzeugt ſind, mögen hier noch einige Ausſagen von Engländern vor dem engliſchen Parlamentscomité zuſammengeſtellt werden, das ſich gegenwärtig mit der Prüfung ſämmtlicher Schifffahrtsgeſetze Großbritaniens beſchäftigt und die Hoffnung rechtfertigt: England werde, ohne es auf erneuerte Zoll- und Verbotskriege ankommen zu laſſen, in ſeinem eigenen Intereſſe dieſe Feſſeln des Handels und der Schifffahrt entfernen.

Nicht nur die berühmteſten Namen ſtaatswirthſchaftlicher Größen, wie Ricardo, S. R. Peel, Villiers, finden ſich in dem Comité zur Unterſuchung über die Schifffahrtsgeſetze, ſondern es ſteht nun auch nach den einzelnen Vernehmungen feſt, daß ſich faſt alle hellen Köpfe der Handelswelt, wie auch R h e d e r, Zollbeamte und Schiffskapitäne g e g e n dieſe Geſetze ausgeſprochen haben. Die Beamten des Handelsamtes (Assistant Secretaries of the Court of trade) J. G. Shaw Lefevre und J. Mac Gregor, beides berühmte Namen, die zuerſt gehört wurden, ſprachen ſich beſonders über die Inkonſequenzen der Navigationsakte aus, die ſich aus bloßer hiſtoriſcher Ueberlieferung noch in derſelben finden; über die ganz willkürliche Aufzählung der enumerirten Artikel, bei welchen ſo wichtige Handelsgegenſtände, wie Mehl, Fiſche, Fiſchthran, raffinirter Zucker, als Produkte Europa's, gleichſam vergeſſen ſeien, über die Sonderbarkeit (aus dem Merkantilſyſtem erklärlich), daß nur die Einfuhr, nicht die Ausfuhr in fremden Schiffen mit Reſtrictionen bedacht iſt; über die Ausnahmemaaßregeln neuer Zeit von

jenem Geſetze auf dem bloßen Wege der Regierungsmaaßregeln, von dem Traktate mit Oeſterreich von 1838 an bis zu den Begünſtigungen, die neuerdings Mecklenburg, Hannover und die Hanſeſtädte erfahren haben. Sie wieſen die Schwierigkeit, ja die Unmöglichkeit nach, z. B. beim Getraide über den Urſprung der Waaren, wie es das Geſetz will, ſich zu vergewiſſern. Sie zeigten, welche Unſicherheit, welche Willkür dadurch nothwendig bedingt werde; ſie gaben ihre gänzliche Unfähigkeit zu erkennen, die ſonderbaren Exkluſiv-Maaßregeln der engliſchen Schifffahrtsgeſetze auch nur hiſtoriſch ihren vermeintlichen Gründen nach, erklären zu können; ſie wiederholten mehrmals (z. B. bei dem ſonderbaren Umſtande, daß einige Nationen, wie Preußen, Nord-Amerika u. ſ. w., durch Geheimeraths-Befehle zu dem direkten Handel und der direkten Schifffahrt nach den britiſchen Kolonieen zugelaſſen, andere, wie Frankreich, davon (im Weinhandel) ausgeſchloſſen oder darin beſchränkt ſeien), den Zweck dieſer Geſetze nicht zu verſtehen. (I cannot give the reason of it.) Sie mußten geſtehen, daß die Beſtimmungen dieſer Schifffahrtsgeſetze ſo veratoriſcher Natur ſeien, daß ſie z. B. in Bezug auf die Rhederei Großbritaniens, auf die Anforderung des Eigenthums an den Schiffen und die Bemannung eben ſo wenig ausführbar ſeien, wie in Bezug auf fremde Schiffe, z. B. die der Hanſeſtädte. Mac Gregor wies nach, welchen Schaden der engliſche Handel durch die Retorſions-Maaßregeln anderer Staaten, z. B. Nord-Amerika's, in einigen Jahren erlitten. Es ſanken z. B. die Ausfuhren Englands nach den Vereinigten Staaten, die 1784 über 3,679,000 L. betrugen, ſchon im erſten Jahr nach den Retorſionen auf 2,308,000 L., in 1785, im folgenden Jahr 1786 aber auf 1,603,000 L. — Hume berührte auch die Nachtheile, welche die engliſchen Kolonieen dadurch hätten, daß ſie gezwungen ſeien, britiſche Schiffe zur indirekten Einfuhr ihrer Bedürfniſſe zu ſuchen, wie der Handel deshalb z. B. im Verkehr zwiſchen Nord-Amerika und Kanada oft einen anderen, koſtſpieligeren und dem Auslande zu gute kommenden Landweg anſtatt des bequemeren zu Waſſer und See einſchlage; man erkannte an, daß Rußland, Oeſter-

reich, Dänemark, die Hanſeſtädte, Neapel, Genua und Sardinien, namentlich aber Preußen, mit Recht klagten, daß ihre Schiffe nicht dieſelben Vortheile in Großbritanien genöſſen, die britiſche Schiffe in ihren Häfen genießen. Mac Gregor hob hervor, daß die gegenwärtigen Navigations-Geſetze (welche die Erbauung eines britiſchen Schiffes in Großbritanien vorſchreiben), bei den beſtehenden Belaſtungen auf fremdes Bauholz, ſehr häufig die Wirkung haben, daß engliſche Unterthanen Schiffseigner in fremden Ländern, namentlich in denjenigen, die einen ſehr wohlfeilen Schiffsbau haben, werden, um eben dieſe wohlfeilen Schiffe mit größerem Vortheil im britiſchen Handel zu benutzen. Uebrigens ſei England nur vorzüglich gegen Norwegen, Schweden und etwa Preußen, nur gegen zwei oder drei Länder beim Schiffsbau im Nachtheil; Dampfſchiffe baue England wohlfeiler als alle anderen Länder, und wenn es darauf ankomme, wohlgekupferte Schiffe für transatlantiſche Fahrten zu liefern, ſo ſtehe auch England hierin gleich. M. Gregor wies namentlich auf den merkwürdigen Umſtand hin, daß dieſe britiſchen Schiffe nicht aus dem Frachtverkehr durch wohlfeiler fahrende verdrängt ſeien, wo kein Unterſchied der Belaſtungen für fremde und britiſche Schiffe beſteht. Sie wären z. B. nicht von norwegiſchen oder ſchwediſchen Schiffen aus den indirekten Fahrten zwiſchen Petersburg und Rio Janeiro oder der Havana, nicht aus dem zwiſchen Trieſt und der Havana oder Portoriko verdrängt, im Gegentheil hätten die engliſchen Schiffe die meiſten fremden nicht nur im Handel von Trieſt mit Cuba und Portoriko und Süd-Amerika beſiegt, ſondern auch in der Fracht der Baumwolle von den Häfen der Vereinigten Staaten nach denen Europa's wären ſie nicht von den amerikaniſchen Schiffen überflügelt.

Wohl aber wies auch er auf den Nachtheil hin, den der Handel und die Konſumtion des britiſchen Landes durch den Ausſchluß fremder Schiffe vom indirekten Verkehr erleiden. Beſtehe der Nachtheil nicht ſtets darin, daß man ſowohl für die Ausfuhren als Einfuhren die Leichtigkeit beſchränkt, Frachtmittel zu finden? Und muß dies nicht eben ſo ſchädlich auf die

Produktion der Güter, wie auf die Konſumtion zurückwirken? Muß dies nicht endlich auch, da es den Handel beſchränkt, die Schifffahrt beſchränken und vertheuern?

Auf dieſe und ähnliche Fragen wurden höchſt merkwürdige Antworten in einzelnen Beiſpielen gegeben. So ſagte ein Kaufmann Browning aus, daß man in Süd-Auſtralien, wo ſich eine ſehr große Kupfermine befinde, nicht britiſche Schiffe genug hatte, um das Kupfer nach England zu verſahren; da es nun in fremden Schiffen nicht eingebracht werden durfte, ſo war die Folge, daß ſich in Hamburg eine Kompagnie bildete, die es in Schiffen jedweder Nation holen konnte und es zu Hauſe ſchmelzen und verarbeiten ließ. Der ganze Handelsgewinnſt entging den Briten. Ferner ſagte derſelbe aus, daß die Wolle von Auſtralien oft nicht nach England verſchifft werden könne, weil dort in Sydney ſich nicht hinreichend britiſche Schiffe fänden; dies ſteigere durch die Frachtſätze die Koſten der auſtraliſchen Wolle zum Nachtheil der engliſchen Manufakturen, während oft franzöſiſche Schiffe von Bourbon mit Zucker kämen und in Ballaſt nach Indien gehen müßten, die gern die Wolle nach England bringen würden, wenn dies erlaubt wäre. Alle alſo verlören unter dieſen Geſetzen, die Kolonieen müßten ihren Zucker theurer bezahlen, die Engländer die Wolle entbehren und die Franzoſen die Fracht. — Zu Manilla ſtand der Hanf äußerſt niedrig, aber kein fremdes Schiff durfte ihn verladen. — Ein Kaufmann von London, Berger, führte folgendes Beiſpiel an: Ein Geſchäftsfreund ſchrieb uns vorigen November (1846) von Maſſachuſſetts aus: „Der gute Stand unſeres Marktes treibt mich an, Ihnen 150 Casks Palmöl zu ſenden, wenn ſich dafür ein britiſches Schiff darbietet u. ſ. w." Aber bald darauf ſchrieb er: „Die 150 Casks habe ich verkauft, weil kein britiſches Schiff hier war." Es verlor nicht nur das britiſche Schiff die Fracht, ſondern der Kaufmann den Gewinn. Ein noch merkwürdigeres Beiſpiel gab derſelbe zum Vergleich der Wirkung des freien Handels und der Reſtrictionen. Hamburg, ſagte er, hat einen großen Handel und zwar einen ſtets anwachſenden Handel nach Oſtindien; die Zahl der Schiffe,

die von Hamburg nach Singapore gehen, wächſt jedes Jahr. Nun iſt zwar London der große Markt für die oſtindiſchen Produkte, aber es iſt in den letzten Jahren oft vorgekommen, daß die Produkte des britiſchen Oſtindiens, Singapore's und Braſiliens *von Hamburg* aus nach London geſendet wurden, obwohl ſie hier im Lande nicht für den inneren Verbrauch verkauft werden dürfen, ſondern wieder ausgeführt werden müſſen.

Ueberhaupt ſcheint es das Anwachſen des Handels und der Schifffahrt in unſeren deutſchen Freihandelsplätzen zu ſein, welches die engliſchen Kaufleute und Rheder auf das Nachdenken über die Wirkung ihres Reſtriktiv-Syſtems geführt hat. Ein anderer Kaufmann, Goſchen, führte es beſonders aus, daß England in ähnlicher Weiſe, wie Hamburg, aber in größerer Ausdehnung, durch das Freihandels-Syſtem der Stapelplatz für die großen Artikel des Seehandels werden müſſe. Gegenwärtig ſeien die Frachten ſo hoch in britiſchen Schiffen, daß ſie z. B. 4 Pfd. für die Tonne von der Havana nach England betrügen, während ſie in den fremden Schiffen 3 Pfd. für die Tonne ausmachen. Wenn ein britiſches Schiff hierher nach London Zucker von der Havana zu 4 Pfd. pro Tonne bringt, während ein hamburger oder bremer Schiff zu 3 Pfd. pro Tonne, ſo kann der Kaufmann, der ſich in der Havana dieſer deutſchen Schiffe bedient, 1 Pfd. mehr für ſeinen Zucker bezahlen. Sind nun zwei Schiffe in Havana, ein engliſches und ein hamburgiſches, ſo wird der Preis regulirt durch den Käufer, der das meiſte Geld geben kann. Weil der Hamburger 1 Pfd. mehr für den Zucker geben kann, muß der Engländer ebenfalls 1 Pfd. mehr zahlen. Der Engländer zahlt alſo eine Preisſteigerung auf zwei Wegen, zuerſt in der Steigerung der Fracht und dann in der Steigerung des Zuckerpreiſes.

Mit dem Wegfallen der Reſtriktivgeſetze müſſe natürlich auch dasjenige Land, welches die größte Konſumtion habe, der größte Markt werden, dann müſſe London und England das im Großen ſein, was Hamburg jetzt ſchon im mittleren Maaßſtabe iſt. Uebrigens ſei es natürlich, daß ſolcher Stapelplatz

des freien Handels auch der nationalen Schifffahrt zu Gute kommen müſſe, weil dann die nationale Flagge an den Ausfuhren nach dem Kontinent in größerem Maaßſtabe Theil nehmen könne. Dies zeige ſich deutlich an der Rhederei Bremens, welche die Konkurrenz der wohlfeiler fahrenden Oldenburger und Hannoveraner ſehr wohl ertrage und fortlaufend durch den freien *Handel* zunehme.

Ein anderes Beiſpiel der vortheilhaften Wirkung des freien Handels und der Nachtheile der Reſtriktionen giebt ein Kaliko-Fabrikant und Kaufmann, J. Brooks, folgendermaaßen: „Ich führte nach Batavia gemeiniglich Kaliko und andere Güter aus, zum Betrage von 20,000 bis 25,000 Pfd.-St. Nur wenige Güter konnte ich als Retouren vor der Aenderung der Zuckerzölle benutzen. Als aber die Aenderung Platz griff, daß der Zucker freier Arbeit eingeführt werden konnte, ſchrieb ich nach Batavia um Zucker als Bezahlung für meine Waaren. Am 31. Oktober 1845 hatte ich Zucker an Bord eines britiſchen Schiffes, der mir 4077 Pfd. 15 Sh. koſtete; ich brachte ihn nach England und verkaufte ihn April 1846 für 4878 Pfd. 19 Sh. 2 Pce. Ich gewann 19 pCt. Das war ein neuer Handel. Dann im November 1845 hatte ich auf demſelben Schiff eine Ladung Zucker, die mir 1167 Pfd. 7 Sh. 2 Pce. koſtete, und die ich im März 1846 in London für 1422 Pfd. 18 Sh. verkaufte. Ich machte einen Profit von 21½ pCt. Das iſt noch ein wenig beſſer. Dann in *Folge des Mangels* britiſcher Schiffe, namentlich in Batavia, wo es keine gab, war ich gezwungen, die nächſte Ladung Zucker von Batavia nach Amſterdam auf einem amerikaniſchen Schiffe zu ſenden. Dieſer Zucker war im November 1845 gekauft und *lag in Batavia* bis zum 10. März 1846, wo ich denn ein amerikaniſches Schiff für Amſterdam nahm. Dieſer Zucker koſtete 3793 Pfd. 7 Sh. 8 Pce. und ward vergangenen November (1846) zu Amſterdam endlich für 3012 Pfd. 7 Sh. 11 Pce verkauft; ich *verlor* alſo 20 pCt. Ich hatte von London geſchrieben, ob es kein britiſches Schiff für die Ladung meines Zuckers nach England gäbe, aber man antwortete, es gebe keine Wahl.“

Wenn irgend ein praktiſches Beiſpiel, ſo zeigt dieſes die Unmöglichkeit, die direkte Schifffahrt erzwingen zu können; es zeigt, welchen Zufälligkeiten der Kaufmann durch die Reſtriktivgeſetze aller Art ausgeſetzt ſein muß, und daß nur in der vollkommenſten Freiheit der Schifffahrt und des Handels das Heilmittel ſelbſt gegen fremde Reſtriktivgeſetze liege; denn hätte der Engländer nur durch das amerikaniſche Schiff ſeinen Zucker nach London bringen laſſen können, ſo wären die Nachtheile, die ihm die niederländiſchen Reſtriktivgeſetze in Batavia auferlegen, doch zum Theil ausgeglichen geweſen.

Ein Kaufmann in Hamburg, aber britiſcher Unterthan, R. B. Sevaine, ſagte aus, daß auch die ſeewärts verſchiffte Wolle, z. B. Alpacawolle, oftmals wohlfeiler in Hamburg als in England ſei, und daß für den britiſchen Handel, wie für die Manufakturen aus dem Verbot der indirekten Schifffahrt große Nachtheile erwachſen: „Gegen Ende des Jahres 1844 kaufte ich eine bedeutende Quantität Alpacawolle und verſchiffte ſie, unbekannt mit den Navigationsgeſetzen, in einem britiſchen Schiffe nach Hull, wo ſie mit Beſchlag belegt wurde, als eine Contravention gegen die Schifffahrtsgeſetze. Die Lords der Schatzkammer befahlen auf meine Remonſtration, daß ſie mir zur Wiederausfuhr freigegeben werden ſolle, aber ich konnte die Erlaubniß nicht erhalten, ſie zum inneren Verbrauch nach Yorkſhire zu ſenden. Die Wolle wurde alſo von Hull nach New-York geſandt, dort gelandet und wieder von New-York nach Liverpool zurückgebracht, von wo aus ſie endlich in die Fabrikdiſtrikte kam, jedoch zu ſpät, um den beabſichtigten Zweck zu erfüllen.“

Auch dieſes Beiſpiel lehrt vielerlei, die Umgehung der Geſetze, die Nachtheile der Beſchränkung des indirekten Handels für den Kaufmann und den Fabrikanten. Derſelbe Kaufmann ſtellte neben einander die niederen Preiſe der transatlantiſchen Produkte in Deutſchland (z. B. des Guano zu 5 Pfd. 8 Sh.) und die hohen in England (9 und 10 Pfd.), auch er wies darauf hin, daß kein anderer Grund als die Navigtionsgeſetze es ſeien, welche durch ihre Reſtrictionen die Frachten in engliſchen Schiffen ſo ſteigerten, daß ſehr wichtige Handels-Artikel, z. B.

Soda, Guano u. ſ. w., von Süd-Amerika ſich andere Märkte als England ſuchten oder überhaupt gar nicht nach England anders als auf britiſchen Schiffen eingeführt werden könnten. Die britiſchen Geſetze ſchadeten dem britiſchen Handel und nützten in gewiſſem Sinne dem Ausländer, der einen Markt davon bei ſich zu ſchaffen gezwungen werde, an welchem England keinen Theil nehmen dürfe.

Wenn nun ſchon dieſe bisherigen Einzelnheiten es zeigen, wie viele Gelegenheiten der Fracht die Navigations-Geſetze den engliſchen und fremden Schiffen gleicherweiſe entziehen, ſo fehlt es auch keineswegs an erfahrenen Seeleuten, welche die Behauptung begründeten, daß die Schifffahrtsgeſetze für die Rhederei und die Ausbildung der Marine theils unnütz, theils aber geradezu ſchädlich ſeien. Weil eine fremde dritte Nation für ihre Schifffahrt die Gelegenheit der indirekten Fracht nach England benutzen könnte, ſo verbietet man dieſe Fracht, verhindert den Gewinn für die fremde Nation und zwingt nicht nur zu Retorſionen, ſondern verbietet zugleich auch den britiſchen Schiffen, an ſolchen Frachten nach England Theil zu nehmen. Dabei herrſcht die Sonderbarkeit vor, daß der indirekte Frachtverkehr zwiſchen dritten Ländern den britiſchen Schiffen nicht beſchränkt iſt, wohl aber der indirekte Frachtverkehr nach England hin. Andere Länder können ſich zur Befriedigung ihrer Bedürfniſſe der britiſchen Schiffe bedienen, wie ſie wollen; England aber hat dieſe Vergünſtigung nicht.

Aehnlich aber ſteht es in allen ſolchen Ländern, welche den indirekten Handel durch höhere Zölle beläſtigen im Gegenſatze zu ſolchen, welche ihn ganz freigeben. So iſt es z. B. eine auffallende Erſcheinung, daß in ſo wichtigen Häfen für den transatlantiſchen Handel, wie Rio Janeiro, durchſchnittlich mehr deutſche Schiffe, als engliſche, mit einer größeren Laſtenzahl der Ausfuhr und Einfuhr nach erſcheinen. (Vergl. Report. IV. S. 3 und 4.) Nicht einmal ihren vornehmſten Zweck haben dieſe Schifffahrtsgeſetze überall erreicht, daß ſie mehr, als dies bei anderen Nationen der Fall iſt, den transatlantiſchen Verkehr ihren Schiffen ſicherten. Deshalb ſind auch die

Protectioniſten unter den Rhedern noch gar nicht mit dieſen Zwangsmaaßregeln zufrieden. Dagegen erklärten ſich ſehr erfahrene Schiffs-Kapitäne, namentlich der Poſt-Kapitän Sir James Stirling, der Kolonial-Gouverneur geweſen und das Kommando auf mehreren Kriegsſchiffen geführt und aus eigener Erfahrung auch die engliſche, franzöſiſche und amerikaniſche Handels-Marine genau kennen gelernt hatte, dahin, daß weder für die Rheder, noch für die Seeleute, noch für die Königliche Marine die Navigationsgeſetze vortheilhaft wirkten (that the present system of the Navigation Laws does not work well, either for shippowners or for seamen, or for the Royal Navy). In allen Arten des Handels, in welchen die Fremden mit den Briten gleichſtehen, könnten ſie keinen Nutzen gewähren, aber die Regiſtrationsakte, die den Rhedern Reſtrictionen auferlege[1]), müſſe die ſchädlichſte Wirkung haben in dem Handel, in welchem die Engländer mit anderen Nationen in gleichem Wettbewerb ſtehen. So z. B. im Wallfiſchfange, welcher eine freie Meer-Induſtrie iſt, gewähre die Navigationsakte keinen Vortheil, aber die Regiſtrationsakte erhöhe die Koſten der engliſchen Schiffe. Dies ſei der hauptſächlichſte Grund, weshalb die Amerikaner (die jetzt über 700 Schiffe auf den Wallfiſchfang ſenden) die Engländer faſt auf ein Nichts in dieſem ſo wichtigen Handelszweige reduzirt hätten.

Die durchgreifende Frage, ob die Erniedrigung der Frachtſätze die Schifffahrt vermehre, beantwortete derſelbe Kapitän dahin, daß er dächte, es könne kein Zweifel darüber beſtehen, daß ſie dies thue. Dieſe Erfahrung iſt einer der merkwürdigſten und ſchlagendſten Gründe für die Freiheit des Verkehrs, weil ſie zeigt, wie der durch die Wohlfeilheit der Waaren und ihre Konſumtion erweiterte Handel auch eine größere Anzahl von Schiffen beſchäftigt. Ich finde, ſagte der Kapitän, daß unſere Schiffe im Jahre 1816 nach Indien und zurück zu einem Frachtſatze von 33—34 Pfd. pro Tonne fuhren,

1) Nämlich in Bezug auf den Bau der Schiffe in Großbritanien und die Bemannung derſelben mit britiſchen Unterthanen.

gegenwärtig fahren ſie für 6—7 Pfd. die Tonne. Während des höheren Frachtſatzes gab es nur *ſehr wenige* Artikel, welche die Transportkoſten nach England hin tragen konnten. Selbſt die Fracht der Baumwolle war gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ſo hoch, daß ſie die Amerikaner zur Anpflanzung der Baumwolle in ihrem Lande antrieb. Die hohen Frachtſätze der engliſchen Schiffe waren der Hauptgrund für die Wohlfahrt der Amerikaner in dieſem Artikel. Unſer Handel mit Indien hat *unter der Wirkung der niedrigen Frachtſätze* ſehr beträchtlich zugenommen. Ich glaube mit Genauigkeit ſagen zu können, daß die Tonnenzahl der Schiffe, welche in dieſem Handel gegenwärtig beſchäftigt ſind, *zehnmal* mehr beträgt, als ſie 1816 betrug.

Da dies der Kardinalpunkt iſt, um den ſich alle Fragen drehen, ſo kam man auch immer wieder auf die hohen Frachtſätze, auf die Koſten zurück, welche die Beſchränkungen des Handels hervorbringen und dadurch auch die Schifffahrt verringern.

Außerdem führte dieſer erfahrene Kapitän aus, daß die Küſtenſchifffahrt als die gefährlichſte, ſchwierigſte und härteſte Arbeit der Seeleute gar keiner Protection bedürfe, weil ſie ſich von ſelbſt nur in den Händen nationaler Seeleute befinden könne. Ich glaube, ſagte er, die Navigationsakte hat nicht die Wirkung, welche ſie bezweckt; ſie iſt überflüſſig für den Küſtenhandel; ſie bringt keinen Nutzen in dem Handel, der den Fremden ſo gut wie uns offen ſteht; und im eignen Handel iſt ihr Geiſt annullirt durch das Reciprozitäts-Syſtem. Es bleiben ſomit nur die Steigerungen der Koſten übrig, welche den Handel wie die Rhederei gleichmäßig beläſtigen.

Man weiß, welche Illuſionen ſich unſere deutſchen Bewohner des Neckar- Lech- und Wupperthales über die Wirkung einer ſolchen Navigationsakte auf die Bemannung der nationalen Kriegs-Marine aus der Mannſchaft der Handels-Marine machen, wie ſelbſt pommerſche Rittergutsbeſitzer der ſüßen Hoffnung leben, es bedürfe nur der Nachahmung einer engliſchen Navigationsakte, um dann nicht nur vom Neckar und Lech aus

direkten Handel mit den fernſten Enden der transatlantiſchen Welt treiben zu können, ſondern um auch allmälig eine deutſche Kriegsflotte entſtehen zu ſehen, die ſich aus der Handelsflotte rekrutire. Hier mögen ſie nun die Anſicht eines alten Kapitäns über den Gegenſtand vernehmen. Auf die Frage: Glauben Sie, daß die Handels-Marine das ſei, was man gewöhnlich die Pflanzſchule für die Seeleute der Königlichen Marine nennt? war die Antwort: „Gewiß nicht. Ich glaube, es ſetzt eine gewaltige Unkenntniß voraus, wenn man annimmt, daß die jetzige Kriegs-Marine eine große Zahl Seeleute von der Handels-Marine entnehme. Als ich vor drei Jahren ein Linienſchiff kommandirte, verſuchte ich, die Zahl der Seeleute zu finden, welche unter jener Bemannung auf Kauffahrtei-Schiffen gebildet werden; ich fand die Zahl auf meinem Schiffe nicht über fünf Hunderttheile. Später fand ich ungefähr daſſelbe Verhältniß aus den Büchern der anderen Schiffe. Das Komité möge bemerken, daß die Kriegs-Marine eine ſehr komponirte Macht iſt, in welcher nicht mehr als ein Viertel Seeleute ſind, von welchem Viertel wieder nicht über ein Zehntheil in der Handels-Marine gedient haben. Dieſe Leute von der Handels-Marine ſind aber nicht von der beſten Art; wir ſind wahrlich nicht beſonders begierig [1]), die zu nehmen, die zu uns kommen. Daß die Handels-Marine fähig iſt, die beſten Seeleute auszubilden, die es giebt, iſt richtig; aber dieſe beſten Seeleute kommen nicht zu uns, unſere Lohnſätze ſind zu niedrig. Die Kriegs-Marine wird zum größten Theil rekrutirt durch Knaben, die in ihrem Dienſte groß gezogen ſind. Durch die Matroſenpreſſe allein können wir gute Seeleute von der Handels-Marine erhalten, aber die Matroſenpreſſe iſt unklug und unausführbar. Meine Schlußfolgerung in Bezug auf die Navigationsakte iſt, daß ſie ihren Zweck nicht erfüllt, daß ſie nicht das Wohl der Schifffahrts-Intereſſen befördert, und alſo, daß ihre Aufhebung nicht ſchädlich auf die

1) Er nimmt an einer anderen Stelle nur die Küſtenfahrer aus, keinesweges aber die auf langen, transatlantiſchen Fahrten gebildeten.

maritime Macht unſeres Landes zurückwirken wird. Wenn ich die geographiſche Lage Englands betrachte, die beſondere Energie unſeres Volkes, die Ausdehnung unſeres Handels, unſer großes Kapital und unſere Erfolge in den Unternehmungen zur See, ſo fühle ich mich überzeugt, daß, wenn die Schifffahrt von allen Reſtrictionen und unnöthigen Laſten befreit wird, wenn mit anderen Worten die Navigationsakte, die Regiſtrationsakte, und verſchiedene andere Akte, welche fiscaliſche und lokale Laſten den Schiffen auflegen, aufgehoben werden, daß dann die maritime Wohlfahrt dieſes Landes Alles überſteigen wird, wovon wir jetzt einen Begriff haben.“

III. Die Intereſſen des Seehandels und der Schifffahrt des deutſchen Zollvereins gegenüber der Differenzial-Zollfrage.

Wenn wir uns nun zur Beurtheilung der Differenzialzoll-Projekte in Bezug auf den deutſchen Zollverein und Deutſchland wenden, ſo wollen wir ausdrücklich zuerſt der Geſinnung derjenigen Männer ehrend erwähnen, die mit jenen Entwürfen unſerem Vaterlande einen Dienſt zu leiſten glaubten. Wir erkennen es an, daß ſehr viel patriotiſcher Eifer für die nationale Einheit und Größe Deutſchlands diejenigen beſeelt, welche entweder unſerer Schifffahrt und unſeren Welthandels-Verbindungen mit jener Maaßregel von ihrem vermeintlichen Niederſinken aufhelfen wollen, oder die Ausdehnung des Zollvereins bis an die Nordſee bezwecken, oder doch eine Abſtellung der Unbill fremder Staaten gegen uns damit erzielen wollen.

Aber es kommt natürlich nicht bloß auf die Geſinnung und die Gefühle des Patriotismus, ſondern zuerſt auf die *Kenntniß der Lage unſeres Handels und unſerer Schifffahrt* an, um die Zweckmäßigkeit jener Maaßregel

auch für uns zu prüfen. Daß ſie in anderen Ländern beſtehen, iſt noch gar kein Grund, ſie auch bei uns einzuführen. Wir glauben vielmehr die Nachtheile der Differenzialzölle z. B. für den franzöſiſchen Handel und die Schifffahrt, für die holländiſchen Kolonieen und die Handels-Intereſſen, die Nachtheile der Beſchränkung des indirekten Handels für England hinreichend nachgewieſen zu haben, um wenigſtens eine um ſo größere Beſonnenheit in der Prüfung der Nachtheile gleicher Beſchränkungen für den Zollverein hervorzurufen. Wenigſtens ſoll man die ſicheren Nachtheile gegen die erſt zu hoffenden Vortheile in Anſchlag bringen, ehe man ſich zu dieſer Neuerung entſchließt; denn ſelbſt nicht einmal darauf kommt es an, ſich zu rächen gegen fremde Unbill, ſondern darauf, die Früchte des Sieges zu erringen.

Herr von Heyden nahm unter denjenigen, welche die Petition für Differenzialzölle am erſten Vereinigten Landtage Preußens befürworteten, ſo zu ſagen, den umfaſſendſten, nationalſten Geſichtskreis ein. Er drückte zuletzt noch — in ſeinem offenen Briefe an ſeine Mitſtände — ſeine patriotiſchen Phantaſieen — (dieſes Wort hat nur einen ehrenwerthen Klang in unſeren Ohren) — dahin aus, er möchte nach ſeinen Kräften dazu beitragen, daß Deutſchland, ein kräftiges einiges Deutſchland, die ihm gebührende Stellung auch zur See einnehme. „Eine deutſche Flotte iſt eine Nothwendigkeit, ſie zu erlangen, iſt ein Nationalwunſch geworden," ruft er aus; „dazu wird es langer Anſtrengungen bedürfen, mühſamer Vorarbeiten, aber vor Allem einer tüchtigen Handelsmarine. Dieſe iſt das Fundament jeglicher Geltung zur See; ſie bei uns zu befördern, ſie empor zu bringen, ſie zu vergrößern iſt der Zweck der von mir vorgeſchlagenen Differenzialzölle."

Wenn er nun ferner in etwas unbeſtimmter Art und Weiſe dieſen Zweck, die Beförderung einer tüchtigen Handelsflotte, mit dem politiſchen Zwecke der engliſchen Navigationsgeſetze, nach den Worten Sir R. Peel's dem Zwecke der Vertheidigung des Staates, zu begründen ſucht, ſo iſt dieſer Vergleich wenigſtens ein ſehr ſchiefer zu nennen, da wir

weder dieſelben Mittel, noch dieſelben Urſachen einer ſolchen Vertheidigung unſerer Meergrenzen und Kolonieen wie die Engländer haben können.

Wir beſchränken uns daher, auf ſolche Gründe zur näheren Prüfung einzugehen, die einen Grund haben oder zu haben ſcheinen, zuerſt die Förderung unſerer Handelsflotte; und hier müſſen wir gerade der Anſicht ſein, die vorgeſchlagenen Differenzialzölle am meiſten bei uns im Zollvereine zur Verringerung und Beläſtigung unſerer Handelsflotte beitragen würden.

Die Handelsflotte jeder Nation iſt ihrer erſten Beſtimmung nach Inſtrument des Handels. Sie hat als Verkehrsmittel nicht einmal jene Rückwirkung auf den Handel, die z. B. Straßen, Eiſenbahnen, Kanäle haben, welche in viel höherem Grade den Verkehr, namentlich den Perſonenverkehr von Ort zu Ort anregen, und dadurch allerdings in immer höherem Grade den Handel und Wandel ſelber beleben, ohne daß derſelbe ſchon vorher in dem Maaße vorhanden war. Aber eine Eiſenbahn, eine Landſtraße, ein Kanal ſind keine Handelsgegenſtände freier Konkurrenz, wie Schiffe; es können weder zweite Gegenſtände ganz derſelben Art in Wettbewerb treten, noch können ſie veräußert oder verlegt werden, wie Schiffe, wenn ſie die Koſten ihrer Anlage nicht decken. Seeſchiffe dagegen werden nur regelmäßig ſo viele von einer Nation gehalten und gebaut, als der regelmäßige Handel dieſer Nation der wohlfeilſten Frachten wegen bedarf und erhalten kann; erſetzen die Frachtgelegenheiten nach üblichem Gewinnſatz alle ihre Koſten nicht mehr, ſo werden ſie verkauft und gehen von Hand zu Hand, von Nation zu Nation über.

Auf den erſten Blick ergiebt ſich aus dieſem Umſtande, daß es der mannigfaltigſte und freieſte Handel iſt, der Handel jeglicher Art, jeglicher Fracht, der die größte Anzahl von Schiffen hervorruft.

Bei der Herrſchaft einer natürlichen und allgemeinen Verkehrsfreiheit würde alſo diejenige Nation auch die blühendſte Seeſchifffahrt haben, welche den größten Seehandel und den

wohlfeilſten Schiffsbau, wie die wohlfeilſte Unterhaltung der Schiffe hätte. Mit anderen Worten, die Frachtgelegenheiten und die Wohlfeilheit der Frachten entſcheiden, wenn alles Andere gleichgeſetzt wird. Wir haben früher bereits einige Beiſpiele dieſes Erfahrungs-, wie Vernunftſatzes beigebracht. Die Differenzialzöllner wollen das Gegentheil, ſie wollen theure Frachten und dadurch einen künſtlichen Reiz zur Vermehrung der Schiffe, aber ſie bedenken nicht, daß ſie die Grundlage der Schifffahrt, den Handel dadurch einſchränken, oft unmöglich machen.

Dieſe ökonomiſchen Grundbedingungen einer blühenden Schifffahrt, Mannigfaltigkeit der Frachtgelegenheiten und die Möglichkeit einer wohlfeilen Fracht bleiben immer wirkſam, wenn ſie auch durch die geographiſche Lage und politiſchen Hinderniſſe verſchiedener Staaten Modifikationen erleiden.

Auch die Natur läßt ſich nicht ſpotten, ſie muß beachtet werden; unſere ſeichten, häufig nicht genug Fahrwaſſer für große Seeſchiffe darbietenden Oſtſeeküſten und Flußthäler, unſer geſchloſſenes Binnenmeer, deſſen enge Straße des Sundes noch durch einen Zoll beläſtigt wird, unſere Vergleichsweiſe zu Frankreich, Holland, Portugal und Spanien, Schweden, Dänemark und namentlich England ſehr geringe Länge der Küſten, dies ſind Alles Hinderniſſe, welche uns, d. h. den Preußen und dem deutſchen Zollverein in ſeiner gegenwärtigen Ausdehnung, die Natur entgegengeſetzt hat, welche ſchwer oder theilweiſe gar nicht überwältigt werden können, wenn es auf einen allgemeineren transatlantiſchen Schifffahrts-Verkehr ankommt.

Nehmen wir aber an, daß die natürlichen Hinderniſſe unſerer Seeſchifffahrt alle überwunden werden könnten, ſo müſſen wir doch zuerſt wieder auf die Grundlage unſeres Handels zurückgehen, um die Frachtgelegenheiten für unſere Flotte kennen zu lernen.

Die Wohlfeilheit des Schiffsbaues entſcheidet nicht allein über die Zahl der Schiffe, welche eine Nation herſtellen und erhalten kann; ſie iſt eine ſehr bedeutende Hülfe, indeſſen

ſteht es jeder Nation frei, da ihre Schiffe zu kaufen und bauen zu laſſen, wo ſie am billigſten und beſten hergeſtellt werden, wenn man ſich dieſe Anſchaffung nicht, wie die Engländer und Franzoſen, durch eigene Geſetze oder Zölle erſchwert und dem Handel ein neues Hinderniß in den Weg legt. In Rotterdam iſt die Herſtellung der Schiffe, ſo wie Lohn und Verpflegung der Seeleute, theurer als in Antwerpen, zu Stettin iſt ſie theurer als in Danzig, und doch haben diejenigen dieſer Städte eine größere Anzahl Schiffe in See, in welchen die Koſten ſich höher ſtellen, als die anderen, wo ſie niedriger ſind [1]).

Wenn auch die Frachtſätze in freier Konkurrenz, z. B. zwiſchen einem ſtettiner Schiff in direkter Fahrt nach England und einem engliſchen Schiff von gleicher Tragfähigkeit nach Stettin, ſich ausgleichen, ſo braucht doch ſtets nur ſo viel aus den Frachten herausgeſchlagen zu werden, als der übliche Zinsſatz von den fixen und umlaufenden Kapitalen und die umlaufenden Kapitale ſelbſt (namentlich Lohn, Koſt) in dem Lande des Rheders betragen. Daraus iſt aber erſichtlich, daß die Nachtheile, die ein Land, wie z. B. England, in dem *höheren Kapitalaufwande* für die Erhaltung ſeiner Rhederei hat, durch den niederen Zinsſatz und Gewinnſatz dieſer Kapitale, wie durch wohlfeilen Ankauf der Mate-

---

1) Ohne die Zahlen als ganz genaue verbürgen zu wollen, ſetzen wir doch als wenigſtens hie und da richtig die Koſten eines komplet ausgebauten und aufgetakelten Handelsſchiffes nebſt Koſten für die Mannſchaft hierher aus Oehlrich: „Die deutſche Küſte und das Binnenland,“ S. 172.

Baukoſten eines Schiffes in preuß. Cour.:

1) Zu Antwerpen. Ein kupferfeſtes und gekupfertes Schiff, vollſtändig getakelt 106 Rthlr. 16 gGr. bis 113 Rthlr. 8 gGr. pro Ton. Für jeden Seemann pro Monat Lohn 11 Rthlr. 2 gGr. 8 Pf. und 12 Rihlr. 5 gGr. 4 Pf. Verpflegung 11 Rthlr. 16 gGr.

2) Zu Rotterdam. Ein dito für die Javafahrt 123 Rthlr. 8 gGr. bis 140 Rthlr. pro Ton.; dito für ſonſtige Fahrt 73 Rthlr. 8 gGr. bis 86 Rthlr. 16 gGr. Lohn für jeden Seemann 11 Rthlr. 8 gGr. Verpflegung 11 Rthlr. 16 gGr. bis 13 Rihlr. 8 gGr.

3) Zu Hamburg. Ein dito 66 Rthlr. 16 gGr. pro Ton. Ein ungekupfertes 53 Rthlr. 8 gGr. Lohn 10 Rthlr. Verpflegung 8 Rthlr. 8 gGr.

rialien, Holz, Eiſen, Kupfer, Taue und Takelage, wieder zum Theil aufgewogen werden können oder mit anderen Worten durch den Ueberfluß an Kapitalien auch für die Schifffahrt ſich ausgleichen können. Es erſcheint hiernach die Furcht der engliſchen Rheder wenigſtens übertrieben, ſich bei freier Konkurrenz in ihren Häfen allmälig wegen des wohlfeilen Schiffbaues zweier oder dreier anderen Länder überflügelt zu ſehen. England und Nord-Amerika haben den theuerſten Schiffbau, den höchſten Lohn der Seemannſchaft, Nord-Amerika hat einen vielleicht doppelt ſo hohen Zinsſatz, als die meiſten europäiſchen Länder, und doch ſind beide Nationen diejenigen, deren Rhederei ſich am meiſten in neuerer Zeit wegen ihres Handels und durch denſelben vermehrt hat. Nicht die Schifffahrt iſt die Vorausſetzung des Handels, ſondern umgekehrt, der Seehandel iſt die Vorausſetzung der Schiffahrt.

Gewährt nun ein Land zollfreien Bezug aller Materialien und des Proviants für Schiffbau und Schifffahrt oder ſelbſt den freien Ankauf ganzer Schiffe, und ſieht es wie Preußen blos auf das Eigenthum der Schiffe, das den Unterthanen zu-

4) Zu Kiel. Ein Schiff von Eichenbau komplet für die See 80 Rthlr. pro Ton. Lohn 10 Rthlr. Verpflegung 8 Rthlr. 8 gGr. bis 11 Rthlr. 16 gGr.

5) Zu Lübeck. Ein komplet gebautes und getakeltes Schiff mit eiſerner Bekleidung 53 Rthlr. 8 gGr. pro Ton. Lohn 13 Rthlr. 8 gGr. Verpflegung 10 Rthlr. (??)

6) Zu Roſtock. Ein dito 53 Rthlr. 8 gGr. bis 60 Rthlr. pro. Ton. Lohn 10 bis 11 Rthlr. Verpflegung 6 Rthlr. 16 gGr. bis 7 Rthlr. 16 gGr.

7) Zu Stettin. Ein dito 46 Rthlr. 16 gGr. pro Ton. Für jeden Seemann pro Monat Lohn 8 Rthlr. 16 gGr. Verpflegung 7 Rthlr. 16 gGr.

8) Zu Danzig. Ein dito 40 Rthlr. pro Ton. Lohn 10 Rthlr. bis 10 Rthlr. 16 gGr. Verpflegung 5 Rthlr. bis 6 Rthlr. 16 gGr.

9) Zu Kopenhagen. Ein kupferfeſtes und getakeltes Schiff 100 Rthlr. pro Ton. Lohn 10 Rthlr. bis 11 Rthlr. 16 gGr. Verpflegung 10 Rthlr.

Sämmtliche vorbenannte Schiffe ſind vollſtändig getakelt und haben doppeltes Segelzeug an Bord.

ſteht, ohne den Bau im Lande vorzuſchreiben, ſo kann wenigſtens ein ſolches Land, das niedrigen Zins und Ueberfluß an Kapitalien hat, ſich nie fürchten wegen des wohlfeilen Schiffbaues und niedrigen Lohnes der Seeleute bei anderen Nationen allein überflügelt zu werden. Dieſe Unterſchiede laſſen ſich am erſten auf dem Wege des freien Verkehrs, des Kaufes, ausgleichen. Kommt nun ferner die techniſche Geſchicklichkeit der Seeleute, der techniſche Bau für die Seegelfertigkeit hinzu, ſo ſind ſo viele Ausgleichungsmittel im freien Verkehr gegeben, daß England am wenigſten ſich vor der größeren Wohlfeilheit unſeres nordiſchen Schiffbaues zu fürchten hat.

Für den erſten Anfang einer Rhederei iſt die Wohlfeilheit des Schiffbaues allerdings von großer Wichtigkeit, aber der Handel bleibt die wichtigere Vorausſetzung für deren Zunahme, um ſo mehr, als die vorhandenen Schiffe doch meiſtentheils auf die Stationspunkte ihres Vaterlandes für die Frachteinnahme angewieſen ſind.

Die verſchiedenen Handels- oder Frachtgüter ſind aber für die Ausbildung der Schiffahrt noch von größerer Wichtigkeit, als die Wohlfeilheit des Schiffbaues. Der Produktenhandel mit Rohſtoffen iſt von viel größerer Wichtigkeit für die Schiffahrt, als der Manufakturhandel, weil er viel mehr maſſige in's Gewicht fallende und Raum einnehmende Waaren liefert. Getraide, Holz, Wolle, Spiritus als Ausfuhren, Eiſen, Metalle, Kolonialwaaren, Salz, Fiſche, Wein, Steinkohlen als Einfuhren ſind die vorherrſchenden Frachtgüter unſerer Handels-Marine der Oſtſeehäfen. Fabrikate bieten ſich für ſie ſo gut wie gar nicht als Handelsgüter dar, da die Hinterländer der Oſtſee dieſe nicht in Ueberſchüſſen erzeugen; auch als Einfuhren bieten ſie ſich nicht in großer Menge dar, weil der Zollverein ſelbſt die Bedürfniſſe davon zum größten Theile befriedigt. Es waren z. B. im Jahre 1845 nicht mehr als 923 Ctr. Baumwollenwaaren, 1859 Ctr. Packleinwand und Segeltuch, 2340 rohe Leinwand, 2519 gebleichte Leinwand, 38 reine und gemiſchte Seidenwaaren, im Ganzen alſo noch nicht 2 größere Schiffsladungen in Geweben, die von allen Oſtſeehäfen

7*

Preußens ausgeführt wurden. Welch ein unglücklicher Gedanke iſt es hiernach, die Förderung der Marine auf die Verſchiffung von Fabrikwaaren gründen zu wollen, und durch welche Mittel und in welcher Zeit will man denn ſolche Frachtgüter für unſere Zollvereins-Häfen erſchaffen? Daß England ein Fabrikſtaat iſt, trägt nicht ſehr viel zur Ausdehnung ſeiner Schifffahrt bei, obgleich es für ſeine Fabrikate den Weltmarkt hat. Nord-Amerika führt wenig Fabrikate aus und iſt durch ſeine Rohprudukte die zweite Nation auf dem Meere geworden.

Dagegen vergleiche man nun z. B. den Frachthandel Eines Hafens, wie Stettin, um daran das Intereſſe unſerer Schifffahrt zu erkennen. Stettin führte im Jahre 1845 allein nach Großbritanien über 800,000 Scheffel Getraide, darunter 634,174 Scheffel Weizen, zu einem Werthe von 3,250,000 Rthlr. aus, dagegen von eben daher 2,191,000 Ctr. Steinkohlen ein, wozu noch ſehr beträchtliche Quantitäten von Eiſen, Heringen, Gewürzen und 84,000 Pfd. Rohzucker aus England als Haupt-Frachtgüter kamen, zum Werth von 7 Millionen Rthlr.

Unter den 715 Schiffen von Großbritanien her nach Stettin, die dieſen Handel vermittelten, waren mehr als zwei Drittheile unter preußiſcher Flagge.

Es gingen ferner von dort nach Frankreich 122 Schiffe mit Holz und Zink, wovon 67 unter preußiſcher Flagge, und es kamen von dorther mit franzöſiſchen Weinen und Fabrikaten 26, worunter 8 Preußen; d. h. mehr als die Hälfte der Schiffe, die dieſen ſtettiner Handel vermittelten, waren Preußen [1]).

Wichtiger noch als der franzöſiſche, war der Schifffahrtsverkehr dieſes Platzes mit Holland, es kamen 107 Schiffe daher mit 37,249 Ctr. Kaffee, 78,000 Ctr. Rohzucker, und es gingen 120 Schiffe dahin mit Kartoffeln, Getraide, Holz und ähnlichen maſſigen Produkten. Nach Dänemark gingen 90 Schiffe

1) Im Ganzen ſteht das Verhältniß im franzöſiſch-preußiſchen Seeverkehr noch günſtiger für unſere Flagge.

mit Kleeſamen, Getraide, Holzwaaren außer den Dampfſchiffen und kamen daher 105 mit däniſchen, norwegiſchen und Kolonial-Produkten. Zunächſt am wichtigſten war dann der Schifffahrtsverkehr mit Norwegen, wohin 78 Schiffe mit Getraide gingen, woher 95 mit Heringen und anderen Fiſchen kamen; dann folgte in der Wichtigkeit der Verkehr mit Rußland, woher hauptſächlich Hanf, Leinſamen und Fettwaaren, wohin hauptſächlich Wolle, Getraide und Kartoffeln geführt wurden. Dann folgte Schweden, dann Belgien, wohin Getraide und Mehl, woher Eiſen und Kolonialwaaren gebracht wurden. — Fabrikate ſpielen nur als Importe eine geringe Rolle, von England und Frankreich her, und mit Ausnahme des *holländiſchen* Handels war die preußiſche Flagge auch von dieſem Platze aus zum größten Theile bei jener Schifffahrt betheiligt, oder es vertheilte ſich dieſelbe ziemlich gleich zwiſchen preußiſchen und fremden Schiffen.

Wenn nun Stettin derjenige Platz von allen Oſtſeehäfen iſt, der am meiſten transatlantiſchen direkten Verkehr hat, ſo muß es auffallen, daß nur 2 Schiffe mit Holzwaaren und Branntwein nach Braſilien gingen, während 24 Schiffe mit 134,604 Ctr. Rohzucker und 11,346 Ctr. Kaffee daher kamen, und daß nur ein Schiff mit Auswanderern und Krapp nach Nord-Amerika ging, während 33 Schiffe von dorther 126,052 Ctr. Thran, 50,657 Ctr. Farbeholz, 13,297 Ctr. Reis, 11,874 Ctr. Pottaſche u. ſ. w. brachten.

Schon dieſe hervorſtechende Thatſache bei einem ſo im Aufſtreben begriffenen Handelsplatz führt von ſelbſt auf die Urſache der Blüthe beſtimmter Handelszweige und der Schifffahrt: auf die nicht umzuſtoßende Wahrheit, daß der *dauernde Handel* wie die Schifffahrt auf der *Gegenſeitigkeit* des Bezugs von Waaren ruht. Nicht blos für Getraide, ſondern auch für Wolle und namentlich für Branntwein war Großbritanien, und iſt es noch der bedeutendſte Abnehmer (von den 66,775 Ctr. Branntwein und Spriet, die von Stettin exportirt wurden, nahm es allein 50,340 Ctr.), und eben ſo war Stettin ein ſehr bedeutender Importeur nicht blos ſeiner *Steinkohlen*

und *ſeines Eiſens*, ſondern auch der dort aufgeſtapelten Kolonialwaaren. Eben deshalb gingen die ſtettiner Schiffe in direkter Fahrt am meiſten nach Großbritanien, dann nach Frankreich, nach Norwegen, Rußland u. ſ. w.; eben deshalb aber, weil Braſilien und Nord-Amerika von den Oſtſeeländern ſo gut wie nichts kaufen, gingen auch nur ſehr wenige ſtettiner Schiffe dorthin, gerade wie nach Spanien und Sicilien, da ſie keine Hinfrachten hatten.

Es kann nicht oft genug geſagt werden, Handel und Schifffahrt beruhen auf der Gegenſeitigkeit des Bezuges von Waaren, die letztere außerdem auf der Verfrachtung maſſiger Waaren. Auch wenn die Hinterländer der Oſtſee Fabrikländer wären, ſo würden ſie für die Schifffahrt ſehr wenig Bedeutung haben in Vergleich zu den Exporten und Importen, welche dieſelbe jetzt in Anſpruch nimmt. Das bloße Fettwaarengeſchäft Stettins lieferte der Schiffahrt im Jahre 1845 über 369,600 Ctr. und der bloße Heringshandel 127,900 Tonnen Zufuhr. Was will nun dagegen eine Ausfuhr aller Oſtſeehäfen in Fabrikaten von 5000 Ctr. für die Schifffahrt bedeuten? Nun aber iſt in der That *unſer ganzer Oſtſeehandel* dieſer Art, daß England, Frankreich, Holland, Dänemark, Norwegen und Schweden die wichtigſten Märkte unſerer Produkte ſind, während Amerika faſt nichts von dieſen unſeren Erzeugniſſen nimmt. Die natürliche Folge iſt, daß unſere Schiffe auch vorherrſchend in direkter und indirekter Fahrt nach den weſtlichen und nördlichen Ländern Europa's fahren und von dort als Retourladungen auch die transatlantiſchen Produkte mitbringen, während ſie nicht leer nach Amerika gehen werden, um das Vergnügen zu haben, in theurerer Fracht Kolonialwaaren, Zucker und Tabak von daher zu holen. Auf den *indirekten* Bezug transatlantiſcher Produkte iſt alſo unſere Schifffahrt (ganz entgegengeſetzt der hanſeatiſchen) deshalb *vorzüglich* angewieſen, weil ſie ihren *direkten* Abſatz in jenen *europäiſchen* Ländern, welche Zwiſchenplätze für die transatlantiſchen Produkte ſind, haben.

Dieſe Grundlage unſeres Seehandels erläutert ſich am

beſten und auf ſehr günſtige Weiſe für uns, wenn wir die Schifffahrtstabellen zur Hand nehmen, wie ſie im Centralblatt der Abgaben, Gewerbe und Handelsgeſetzgebung von 1847 Nr. 5. Vergl. Beilage II. publizirt ſind.

Wir wollen einige Reſultate danach zuſammenſtellen:

1) Bei weitem der bedeutendſte Schifffahrtsverkehr Preuſſens iſt der mit Großbritanien. Von den 3393 beladenen Schiffen mit einer Ladung von 403,257 Laſten [1]), welche den Import von Großbritanien nach unſeren Oſtſeehäfen und den Export von uns nach Großbritanien im Jahre 1846 vermittelten, waren 2030 preußiſche mit 277,929 Laſten und nur 847 großbritaniſche mit 83,783 Laſten. Den anderen Theil der Ladungen brachten und nahmen fremde Schiffe, unter welchen in-direkten Fahrten beſonders die mecklenburger und hannoverſchen Schiffe ſich auszeichnen.

Wir ſandten 1150 beladene preußiſche Schiffe nach Großbritanien, während England uns 409 britiſche zuſandte, es kamen 880 preußiſche beladene Schiffe aus Großbritanien während 438 engliſche dorthin von uns aus gingen.

2) Der nächſtgrößte Schifffahrtsverkehr findet ſtatt zwiſchen uns und den Niederlanden, den im Jahre 1846 860 beladene Schiffe mit 58,957 Laſten vermittelten. Es kamen von und gingen nach Holland 448 niederländiſche Schiffe mit 26,994 Laſten und 239 preußiſche Schiffe mit 21,568 Laſten. Wenn uns nun auch in dieſem Schifffahrtsverkehr die Holländer über-

---

1) Es iſt hier nur auf die beladenen, nicht auf diejenigen Schiffe Rückſicht genommen, welche in Ballaſt kamen oder gingen. Nur jene laſſen auf die Beziehungen des Handels unmittelbare Schlüſſe zu. Da die Schiffe nach dem Kommen und Gehen gezählt ſind, ſo bezeichnet ihre Zahl nur die einzelnen Ladungen, welche gemacht wurden, und die Anzahl der Laſten, d. h. die Quantität der Waaren, welche ſie vermittelten. Dies iſt aber das eigentliche Handelsobjekt, welches die Schifffahrt in Bewegung ſetzt, während daraus kein Schluß auf die Zahl der Schiffe zuläſſig iſt, welche wir oder andere Nationen beſitzen.

Anm. d. Verf.

flügelt haben, ſo ſtehen wir ihnen doch in der Laſtenzahl ziemlich gleich; die niederländiſchen Schiffe, die unſere Häfen beſuchen, ſind kleiner als die preußiſchen, die dorthin gehen. Wenn wir aber Schifffahrts-Differenzialzölle gegen irgend ein Land als Retorſion wirkſam machen könnten, ſo wäre es gegen Holland, wie ſich weiter unten ergeben wird. An dem indirekten Verkehr zwiſchen Holland und den preußiſchen Oſtſeehäfen nehmen hannoverſche, norwegiſche, mecklenburgiſche und däniſche Schiffe beſonders Theil.

3) Der Laſtenzahl nach folgt dann der Verkehr mit Frankreich, bei weitem aber nicht der Zahl der Schiffe nach, die er beſchäftigt. Nur 389 Schiffe, aber mit 52,453 Laſten vermittelten ihn. Darunter waren 257 preußiſche Schiffe mit 39,905 Laſten und nur 32 franzöſiſche mit 2074 Laſten In dieſem Verkehr hat die preußiſche Flagge die franzöſiſche bei weitem überflügelt, wie im engliſchen Handel, während es wieder mecklenburgiſche und hannoverſche Schiffer ſind, die als indirekte Rheder den größten Theil an dieſem Verkehr nehmen.

Uebrigens iſt ein merkwürdiger Umſtand für unſere Schifffahrt nach Frankreich nicht zu überſehen, der für unſer Intereſſe charakteriſtiſch iſt. Während wir nämlich 234 preußiſche Schiffe mit über 36,000 Laſten nach Frankreich ſandten, kamen nur 23 preußiſche von dorther mit über 3000 Laſten zurück. Dies iſt ein Beweis, daß ſehr viele von unſeren Schiffen von Frankreich aus nach dritten Ländern gehen und es in ihrem Intereſſe finden, in indirekten und anderen Fahrten weitere Frachten einzunehmen.

4) Noch auffallender iſt dieſer Umſtand in dem Schifffahrtsverkehr zwiſchen Dänemark und Preußen. Er wurde vermittelt durch 721 beladene Schiffe mit 30,345 Laſten, wovon 448 Preußen mit 18,464 Laſten und 234 Dänen mit 9886 Laſten. Von dieſen Schiffen ſandten aber unſere Oſtſeehäfen 378 nach Dänemark, während nur 70 preußiſche von daher kamen; die meiſten dieſer Schiffe gehen alſo weiter im Intereſſe ihrer Rückfrachten und ihrer indirekten Fahrten. Auch an dieſem

Verkehr partizipiren auf indirektem Wege die hannoverſchen Schiffe am meiſten unter den fremden, die mecklenburgiſchen nicht, weil ſie den höheren Sundzoll zu entrichten haben.

5) Sehr nahe dem däniſch-preußiſchen Verkehr in den Laſten, aber ihn noch übertreffend in der Anzahl der Schiffe, die er beſchäftigt, ſteht der norwegiſch-preußiſche Verkehr, an welchem 805 Schiffe mit 28,858 Laſten partizipirten. In dieſem Handel, der meiſtens mit kleinen Schiffen betrieben wird, hat uns die normänniſche Flagge überflügelt. Bedenkt man aber das eigenthümliche Fahrwaſſer der norwegiſchen Fjords, die eigenthümliche Anſammlung und Vermehrung der Jachten und kleinen Schiffe für den Fiſchfang und Fiſchhandel Norwegens und die Ausbildung der norwegiſchen Marine für die Küſtenſchifffahrt, ſo wird dies Niemanden Wunder nehmen. Wir ſandten nur 7 preußiſche Schiffe mit 285 Laſten dorthin, und es kamen nur 15 preußiſche Schiffe mit 896 Laſten von dort zurück, während Norwegen uns 409 beladene Schiffe mit 13,221 Laſten zuſandte und 196 norwegiſche Schiffe mit 6301 Laſten dorthin gingen. An den indirekten Fahrten der fremden Flaggen nehmen bei weitem die Dänen den größten Antheil, einigen auch die Niederländer und Hannoveraner.

6) Dagegen ſteht das Verhältniß zu unſeren Gunſten umgekehrt im preußiſch-belgiſchen Seehandel, der 240 Schiffe mit 21,247 Laſten beſchäftigte; wovon 133 preußiſche mit 15,016 Laſten, während kein einziges belgiſches Schiff im Jahre 1846 und nur eins mit 50 Laſten im Jahre 1845 in den preußiſchen Häfen erſchien. Wir ſandten 107 preußiſche Schiffe im Jahre 1846 nach Belgien, und 26 kamen daher. An der indirekten Schifffahrt von daher und dahin nahmen die Dänen, bei weitem aber die Hannoveraner den größten Theil, nach dieſen beiden die Holländer.

7) Auch der Schifffahrtsverkehr mit den Hanſeſtädten iſt für uns von Bedeutung, ein Verkehr, der mit 322 Schiffen und 14,199 Laſten im Jahre 1846, mit 369 Schiffen und 16,702 Laſten im Jahre 1845 betrieben wurde. Indeß nehmen denſelben weder die hanſeatiſche, noch die preußiſche Flagge zum

größten Theile ein, ſondern es ſind die Hannoveraner, die Niederländer, die Oldenburger, die Dänen, welche auf indirektem Wege ihn als Zwiſchenfracht betreiben.

8) Im Verkehr mit Portugal und Spanien waren es von den 79 Schiffen mit 12,823 Laſten 68 preußiſche mit 11,686 Laſten, die ihn vermittelten, ſo daß wir ihn faſt ganz in den Händen unſerer Schifffahrt haben, während die portugieſiſche und ſpaniſche Flagge daran gar nicht betheiligt iſt, die Dänen, Mecklenburger und Hanſeſtädte nur wenig Theil mit indirekten Fahrten nehmen.

9) Aehnlich ſteht es im Schifffahrtsverkehr mit Rußland, woran von den 119 Schiffen mit 9102 Laſten 77 preußiſche mit 6237 Laſten und nur 28 ruſſiſche mit 1982 Laſten direkt partizipirten, während im Verkehr mit Schweden auf 181 Schiffen mit 8827 Laſten nur 16 preußiſche Schiffe mit 903 Laſten ſich betheiligten, dagegen 159 ſchwediſche mit 7582 Laſten.

10) Wenden wir uns endlich mit Uebergehung der weniger wichtigen Länder Europa's nach Nord-Amerika und Braſilien, d. h. zu dem transatlantiſchen Verkehr, der wegen der aufzuſchließenden Märkte eine Bedeutung haben könnte, ſo war und iſt der direkte Verkehr unſerer Oſtſeehäfen dahin allerdings gering zu nennen. Den Handel mit Nord-Amerika und den preußiſchen Häfen vermittelten im Jahre 1846 nur 20 Schiffe mit 3243 Laſten, 1845 nur 39 Schiffe mit 7189 Laſten. Es waren in jenem Jahre nur 6 preußiſche Schiffe, die mit 1044 Laſten daher kamen, und 1, das mit 39 Laſten dahin ging. Aber es waren noch weniger nordamerikaniſche Schiffe, nämlich 2 mit 239 Laſten, die daher kamen, und 1 mit 81 Laſten, welches dahin ging. In dem Handel mit Braſilien ſtand es ähnlich; von den 24 Schiffen mit 4626 Laſten, welche den ganzen Handel vermittelten, waren nur 2 preußiſche, die daher mit 413 Laſten kamen, während ſich gar keine Ladung nach Braſilien hin für unſere Schiffe unmittelbar darbot. In den Beziehungen beider Länder zu Preußen waren es daher auch faſt nur fremde Schiffe, 9 ſchwediſche aus Braſilien kommend und 6 ſchwediſche aus Nord-Amerika kommend, ſo wie ein paar

Dänen, Hanſeaten und Engländer, welche von daher Ladungen auf indirekten Fahrten brachten.

Der Umſtand aber iſt hier von der größten Bedeutung, daß ſich ſo gut wie keine Hinfrachten aus unſeren Oſtſeeländern nach den transatlantiſchen Ländern darbieten, daß ſich deshalb gar kein regelmäßiger Schifffahrtsverkehr dahin und daher bilden kann, daß in dieſem Handel weder amerikaniſche Schiffe noch unſere eigenen ſtark betheiligt ſind, und daß deshalb faſt der ganze Handel, der an Wichtigkeit für die Schiffsfrachten noch lange nicht dem zwiſchen den preußiſchen und hanſeatiſchen Häfen gleichſteht, ſolchen Nationen anheimfallen mußte, welche mehr Gelegenheit für transatlantiſche Fahrten haben und wegen der Nähe ihres Landes zu unſeren Oſtſeehäfen auch bei uns gelegentlich mit transatlantiſchen Produkten löſchten. Für alle jene dritten Nationen zuſammen genommen war aber auch dieſer indirekte Schifffahrtsverkehr ein höchſt unbedeutender zu nennen.

Ziehen wir nun das Reſultat jener obigen einzelnen Poſitionen für unſere Schifffahrt und Handel, ſo müſſen wir ſagen: In den wichtigſten direkten Handels-Beziehungen, d. h. zu den weſteuropäiſchen und nordiſchen Ländern, hat unſere Flagge die großbritaniſche, die franzöſiſche, die däniſche, die belgiſche, die portugieſiſche und ſpaniſche, die ruſſiſche bei weitem überflügelt. In dem direkten Handel mit den Niederlanden ſteht das Verhältniß der Laſtenzahl nach faſt gleich; nur die Norweger und Schweden, d. h. ſehr wohlfeile Frachtſchiffer, haben uns überflügelt.

Da man die Schifffahrt nicht vom Handel trennen kann, da man die Schifffahrt zwiſchen zwei Ländern nur nach der Laſtenzahl beurtheilen kann, welche der Handel hin und her liefert, ſo iſt dies ein für uns ſehr günſtiges Reſultat zu nennen, deſſen ſich wenige Nationen rühmen können. Ueberdies wäre es gewiß nicht wünſchenswerth, wenn ſich unſere Schifffahrt ſo über Bedürfniß unſeres aktiven und paſſiven Handels hinaus vermehrte, daß ſie dann nur um immer wohlfeilere Frachtſätze auf überzähligen Schiffen im indirekten Handel anderen Na-

tionen dienen müßte, etwa in der Art, daß ſich die in der Rhederei angelegten Kapitalien dann nur zu niederem Gewinnſatze verwertheten. Das Höchſte, was man in direkten Handelsbeziehungen nach den Anforderungen einer geſunden Vernunft verlangen kann, iſt, daß dieſelben zu gleichen Theilen, alſo zur Hälfte beiden Nationen anheim fallen; unſere Flagge hat aber in den meiſten direkten Handelsverbindungen mehr als zwei Drittel der Ladungen, in einigen faſt alle Ladungen, in nur drei Ausnahmen weniger als die Hälfte derſelben ſich vindizirt. Bloße Frachtſchiffer für fremde Nationen, wie es die Mecklenburger, Hannoveraner, zum Theil auch Schweden und Dänen ſind, zu werden, dazu fehlt uns die verhältnißmäßige Kleinheit des eignen Handels jener Nationen und der Ueberfluß an Frachtgelegenheiten in nahem Verkehr. Eine Thorheit aber wäre es, unſere direkte Schifffahrt nach jenen wichtigſten europäiſchen Ländern durch Differenzialzölle eigens begünſtigen zu wollen, in welcher wir ſchon ſo günſtig ſtehen; eine Thorheit wäre es, von jenen Ländern Retorſionen hervorzurufen, welche wir in direkter Fahrt überflügelt haben; denn wir könnten dadurch allerdings ſehr leicht auf ein geringeres Maaß unſerer Schifffahrt zurückgeführt werden.

Faßt man Alles zuſammen, was in preußiſchen und fremden Schiffen von und nach fremden Ländern ein und ausging, ſo waren es im Jahre 1846 von den 698,486 Laſten überhaupt 434,606 und im Jahre 1845 von den 684,857 Laſten 460,583, welche in preußiſchen Schiffen gefrachtet wurden, d. h. das eine Mal etwas mehr, das andere Mal etwas weniger als zwei Drittheile aller Frachtgüter fielen der preußiſchen Flagge anheim.

Betrachten wir nun aber ferner das Intereſſe unſeres indirekten Handels, ſo hängt er mit dem direkten Handel und den direkten Fahrten auf das engſte zuſammen. Unſere Ausfrachten gehen faſt alle direkt nach beſtimmten (namentlich weſteuropäiſchen) Ländern, unſere Rückfrachten dagegen müſſen vorwiegend auf indirektem Wege geſucht werden. — Dies ergiebt ſich auch deutlich aus dem Umſtande, daß z. B. in Einem

Jahre von uns aus 1150 preußiſche Schiffe direkt nach Groß- britanien gingen, während nur in demſelben Jahre 880 preußiſche direkt von daher beladen zurückkamen, daß wir 378 preußiſche Schiffe nach Dänemark ſchickten, während nur 70 preußiſche von daher zurückkamen, daß wir 234 nach Frank- reich ſandten, während nur 23 von daher zurückkamen, daß wir 179 nach den Niederlanden ſandten, während nur 60 von daher zurückkamen. Da alle dieſe Schiffe ihre Fahrten be- laden von uns nach den fremden Häfen machten, ſo mußten ſie, wenn ſie keine direkte Rückladung fanden, dieſe ander- weitig ſuchen, d. h. auch den indirekten Verkehr benutzen, wenn ſie nicht in Ballaſt heimkehren wollten.

Unſere Schifffahrt wie unſer Handel ſtimmen darin voll- kommen überein, daß ſie die größte Freiheit der indi- rekten Bezüge und der direkten wie indirekten Fahrten in Anſpruch nehmen müſſen.

In dem direkten Verkehr iſt unſere Schifffahrt ſiegreich; wo ſie dagegen die Konkurrenz fremder Flaggen zu fürchten hat, dies iſt einzig und allein im indirekten Fracht- verkehr fremder Schiffe nach unſeren Oſtſeehäfen und im indirekten Verkehr derſelben von unſerm Oſtſeehäfen nach dritten Ländern. Dieſen letzteren Zweig des Frachthandels können wir aber nicht (wie überhaupt keine Nation) den Fremden verſagen und würden auch nicht einmal im Intereſſe unſeres eigenen Handels und unſerer Produktion eine ſolche Neuerung unter- nehmen. Dagegen fragt es ſich vielleicht, ob wir nicht in einzelnen Fällen ſolchen Nationen, die uns keine Aequiva- lente gleicher Schifffahrtsfreiheit oder Handelsfreiheit bei ſich bieten, den indirekten Handel nach uns hin oder die indirekte Fahrt nach uns hin unterſagen oder beſchränken könnten. Beides, indirekter Handel und indirekte Schifffahrt nach unſeren Häfen hin, iſt nämlich ſehr wohl von einander zu trennen.

Durch das Verbot oder die Belaſtung der indirekten Schifffahrt anderer Nationen nach unſeren Häfen hin würden wir zunächſt den wichtigſten Konkurrenten unſerer Rhe-

derei großen Schaden zufügen können. Es ſind dies von den Fremden vorzüglich die Niederländer, welche im Jahre 1846 in indirekter Fahrt 37 Schiffe von den Hanſeſtädten, 32 Schiffe von Norwegen, 13 von Großbritanien, 3 von Belgien, 12 von Frankreich [1]) beladen in unſere Häfen ſandten; es ſind dies ferner die Dänen, die uns 2 ſolcher Schiffe von Mecklenburg, 16 von den Hanſeſtädten, 71 von Norwegen, 7 von Großbritanien, 1 von Hannover, 3 von den Niederlanden, 4 von Belgien, 4 von Portugal und Spanien, 4 von Italien, 2 von Nord-Amerika und 3 aus Braſilien, 3 aus andern Staaten zuſandten.

Dagegen nahmen die großbritaniſche, die franzöſiſche, die norwegiſche und ſchwediſche Flagge nur einen ſehr geringen Antheil an der indirekten Schifffahrt nach unſeren Häfen; England z. B. betheiligte ſich dabei nur mit 14 beladenen Schiffen [2]).

Die größten Konkurrenten unſerer Schiffahrt bleiben vielmehr unſere deutſchen Brüder, und zwar die Brüder von dem nicht zollvereinsländiſchen Deutſchland. Die Hannoveraner ſandten uns 8 Schiffe aus Dänemark, 88 aus den Hanſeſtädten, 28 aus Norwegen, 43 aus Großbritanien (während 176 h. dahin gingen aus unſeren Häfen), 20 aus den Niederlanden, 21 aus Belgien, 2 aus Frankreich, 2 aus Braſilien, ſage in Einem Jahre 212 Schiffe beladen in indirekter Fahrt zu.

Die nächſten Nachbarn, die Mecklenburger, ſandten uns 1 von den Hanſeſtädten, 1 von Rußland, 44 von Großbritanien (während 105 m. aus unſeren eigenen Häfen dahin gingen), 1 von den Niederlanden, 2 von Portugal und Spanien, 3

---

1) Die Niederlande in indirekter Fahrt im Ganzen 97,
die Dänen „ „ 120,
die Hannoveraner „ „ 212,
die Mecklenburger „ „ 52,
die Oldenburger „ „ 35.

2) Eine ganz andere Frage bleibt es, wie viel nicht britiſche Erzeugniſſe (alſo indirekte Handelsgüter) auf großbritaniſchen Schiffen in unſere Häfen eingeführt werden.

aus anderen fremden Staaten, im Ganzen 52, zu, aber ſie beförderten auch mit einer noch größeren Anzahl Schiffe unſeren Verkehr mit dritten Ländern.

Die Oldenburger ſandten uns 27 Schiffe von den Hanſeſtädten (während 24 o. von unſeren Häfen dahin gingen), 1 von Norwegen, 4 von Großbritanien (während 13 o. dahin gingen), 1 von den Niederlanden, 1 von Frankreich, 1 von Portugal und Spanien aus, im Ganzen 35 Schiffe, zu.

Wenn es nun gar keinem Zweifel unterworfen iſt, daß dieſe Flaggen unſere eigene Rhederei am ſtärkſten beeinträchtigen, indem ſie unſeren Schiffen gerade die vielen Gelegenheiten zu einträglichen Frachten nehmen, welche die nahen und ſchnelleren Fahrten gewähren, ſo kann es uns doch nicht einfallen, gegen die deutſchen Flaggen irgend eine exkluſive Maßregel vorſchlagen zu wollen, da wohl von ihren Ländern zu erwarten ſteht, daß ſie dem Zollverein beitreten werden, ſobald dieſer auch ihren Intereſſen entſpricht. Es iſt aber immer gut, ſie auf den Vortheil aufmerkſam zu machen, welchen ihnen das liberale Syſtem des Zollvereins gewährt, und welche Vortheile ſie, die Deutſchen, auf unſere Rechnung nach ihren neueſten Verträgen mit Großbritanien errungen haben. Sie ſandten allein im indirekten Handel beinahe 200 Schiffe in Einem Jahre aus unſeren Häfen dahin. An 300 Schiffe aber befrachteten ſie im indirekten Verkehr nach unſeren Häfen. Dagegen möchte es die Frage ſein, ob wir nicht gelegentlich die alte Schuld den Holländern und Dänen anheimzahlten, die wir faſt allein durch ein Verbot oder eine Beſchränkung ihres indirekten Handels nach unſeren Häfen hin einigermaßen treffen können. Beide Nationen ſenden je circa 100 Schiffe jährlich in indirekten Fahrten nach unſeren Häfen. Differenzialzölle überhaupt zur Begünſtigung des direkten Verkehrs würden in dieſem Falle aber gar nicht anwendbar ſein, auch als Retorſionsmittel unpaſſend erſcheinen; nur Verbote oder ſehr hohe Beläſtigungen ihrer indirekten Fahrten könnten vielleicht, ohne unſeren Rhedern zu ſchaden, von einigem Nachdruck ſein. Aber wir müſſen bedenken, daß wir auch dann unſerem Handel die

Gelegenheit nehmen, mehrere 100 Schiffsladungen alljährlich in freier Konkurrenz zu benutzen. Jedenfalls können wir daher eine ſolche Maßregel nur als einen Ausnahmefall gegen Holländer und Dänen entſchuldigen, niemals auf dem Wege eines Geſetzes empfehlen.

Man hat weiter bemerkt[1]), daß ſeit dem Jahre 1834 bis 1845 unſere Rhederei in dem Verhältniſſe zurückgegangen ſei, in welchem ſie an den Ladungen, die überhaupt von fremden und preußiſchen Schiffen in unſeren Häfen vermittelt werden, betheiligt iſt. Dies iſt jedoch im Ganzen nicht der Fall. Schon aus dem Obigen erhellt, daß im direkten Verkehr mit fremden Ländern unſere Schifffahrt in einem ſehr günſtigen Verhältniſſe ſteht, in einem ſo günſtigen, daß ſich daſſelbe ſchwerlich ſteigern läßt, durch ungeſchickte Maßregeln nur vermindern wird.

Aus einer Zuſammenſtellung der in preußiſche Häfen eingelaufenen und aus preußiſchen Häfen ausgelaufenen beladenen nationalen und fremden Seeſchiffe[2]) geht hervor, daß die Verhältniſſe, in welchen beim Eingang und Ausgang der Ladungen unſere Flagge in dem Zeitraum von 1834 bis 1846 betheiligt war, zwar ziemlich ſchwanken, wie dies in jedem Seeverkehr, der von den Winden, von den Jahreswechſeln, von den Aerndten, von dem Wechſel der Ausfuhren abhängt, der Fall ſein muß, daß aber das Verhältniß im Ganzen ſo ziemlich geblieben iſt, wie es war.

1834 trafen von den Ladungen für Eingang und Ausgang zuſammen auf die preußiſche Flagge 67 pCt; auf die fremden 33 pCt; eben ſo viel aber im Jahre 1845. Das Schwanken zwiſchen ca. 55 bis 66 pCt. will im Ganzen wenig bedeuten, wenn man die fortlaufende ſehr bedeutende Progreſſion der Ausfuhren und Einfuhren unſerer Oſtſeehäfen bedenkt, welche ſich ſeit jener Zeit ereignet hat. Dieſes Steigen war allerdings ſo

---

1) Vergl. von Heyden, Offener Brief S. 5.

2) Vergl. die offiziellen tabellariſchen Nachweiſungen: Beilagen II. bis VII.

ſtark, daß es unſeren Schiffbauern unmöglich ſein mußte, mit der Vermehrung der Rhederei in der Art es zu überbieten, daß ſie die fremde Flagge noch mehr verdrängt hätten, als dies bereits geſchehen war; denn die Laſtenzahl, die überhaupt von und nach unſeren Häſen durch die Schifffahrt vermittelt wurde, ſtieg ſeit dem Jahre 1834 bis 1846 in runder Summe, alſo in 13 Jahren, von 362,000 auf 698,000 Laſten, d. h. um beinahe 93 pCt. Während aber die Einfuhren um beinahe 113 pCt. ſtiegen, vermehrten ſich die Ausfuhren nur um circa 75 pCt. der Laſtenzahl nach.

Die Schifffahrt eines Landes hängt aber ganz vorzüglich von der regelmäßigen Ausfuhr der Produkte ab, welche dieſes Land bietet; die Einfuhren werden zum größten Theile als Rückfrachten gelegentlich geſucht und fallen deshalb viel leichter der fremden Rhederei anheim. Dieſer Umſtand erklärt es alſo, weshalb die fremde Rhederei in indirekter Schifffahrt einen immer doch bedeutenden Theil an unſeren Frachten nehmen konnte, und es iſt als ein günſtiges Zeichen anzuerkennen, wenn ſich das Verhältniß von circa 6 zu 4 ſo ziemlich für unſere und die fremde Flagge erhalten hat. Wenigſtens der Umſtand, daß keine Steigerung in dem Verhältniſſe zu unſeren Gunſten eingetreten iſt und ſo leicht eintreten konnte, erklärt ſich hiernach hinreichend. Uebertriebene Beſorgniſſe dürfen wir überhaupt nicht in Bezug auf unſere Rhederei hegen; ſie hat neben der Bildung und Tüchtigkeit unſerer Seeleute, neben der Wohlfeilheit unſeres Schiffbaues namentlich den nicht genug zu ſchätzenden Umſtand für ſich, daß unſere Ausfuhren dem Gewichte nach bei weitem die Einfuhren übertreffen, was ſich aus der maſſigen Natur unſerer meiſten Ausfuhrartikel erklärt. — Man hat mit Recht bemerkt, daß die Waizenpreiſe in ſehr naher Beziehung zu unſerer Rhederei ſtehen, daß ein andauerndes Steigen derſelben, namentlich in Großbritanien, auch regelmäßig auf eine Vermehrung derſelben zurückwirke, aber ein viel dauerhafteres Fundament unſerer eigenen Rhederei bildet der Umſtand, daß ſie ein viel größeres Quantum der Ausfuhren dem Gewichte nach

in unſeren eigenen Häfen findet, als ſie an Einfuhren aus fremden finden kann. Vergl. d. Beilagen.

Es ſind z. B. aus preußiſchen Häfen im Jahre 1846 beladene preußiſche Schiffe ausgelaufen überhaupt 2152 Schiffe mit 253,338 Laſten, dagegen in preußiſche Häfen eingelaufen beladene 1247 Schiffe mit 146,625 Laſten.

Das Verhältniß des Eingangs zum Ausgange iſt daher, der Schiffszahl wie der Laſtenzahl nach, ziemlich genau wie 4 : 7.

Man hat aber auch ferner über die geringe Vermehrung, ja ſelbſt über einen vermeintlichen Rückgang unſerer Rhederei in der Zahl der Schiffe öffentlich Klage geführt, und dieſe Klage iſt von ſo vielen Lippen wiederholt worden, daß man doch hätte glauben ſollen, ſie beruhe auf einer wohlbegründeten Anſchauung. Man wollte die Nothwendigkeit von Differenzialzöllen beweiſen, deshalb klagte man, ohne zu bedenken, daß Differenzialzölle zur Begünſtigung unſeres direkten Verkehrs nach den wichtigen transatlantiſchen Ländern eine Benachtheiligung unſerer weit wichtigeren direkten und indirekten Beziehungen zu den weſt-europäiſchen Ländern, d. h. eine Benachtheiligung unſerer wichtigſten Rhederei-Intereſſen mit ſich bringen müſſen. Man hat geklagt, ohne ſich die Thatſachen zu vergegenwärtigen, daß einzelne Städte, wie Stettin, in dem Cyklus der Jahre 1819 bis mit 1844, alſo in 26 Jahren, 366 Seeſchiffe bauten; daß in einzelnen Jahren, wie 1839 und 1840, hinter einander unſere Rhederei überhaupt je um 103 Schiffe vermehrt wurde, und daß von 1819 bis 1844 überhaupt bei uns 921 neue Seeſchiffe hergeſtellt wurden.

An Regſamkeit hat es daher unſeren Schiffsbauern und Rhedern, deren Klagen über hohe Schutzzölle, namentlich die Eiſenzölle, welche den Handel beläſtigen und den Schiffsbau vertheuern, von allen Seiten her erſchallen, gewiß nicht gefehlt.

Aber man klagt auch darüber, daß wir gegenwärtig, im Jahre 1846, noch immer nur eine wenig größere Laſtenzahl

Digitized by Google

in unſerer Rhederei repräſentiren, als im Jahre 1805. Man überſieht aber dabei erſtens den Umſtand, daß bei dem jetzt ſehr vervollkommneten Schiffsbau die jetzigen Schiffe von größerer Leiſtungsfähigkeit ſind, daß ſie ſtatt der früheren zwei jährlichen Reiſen nach England jetzt drei oder vier im Jahre machen; man überſieht ferner dabei die ganze Geſchichte unſerer Rhederei ſeit jener Zeit.

Es ſteht feſt, daß im Jahre 1805—6 in denjenigen ſämmtlichen Regierungsbezirken, welche gegenwärtig Preußen und Pommern ausmachen, inkluſive das damals ſchwediſche Pommern, die Rhederei in 1102 Seeſchiffen 106,894 Laſten Tragfähigkeit repräſentirte, während unſere heutige Rhederei in denſelben Regierungsbezirken mit dem Schluß des Jahres 1846 in 913 Seeſchiffen nur etwas mehr, nämlich 113,650 Laſten Tragfähigkeit repräſentirt. Auf die geringere Zahl der Segel kommt nichts an, da unſere heutigen Schiffe größer ſind; während auf jene älteren Schiffe 97 Laſten Tragfähigkeit durchſchnittlich kämen, kommen auf die heutigen mehr als 124 Laſten.— Es iſt eine alte Bemerkung, daß man Flotten nicht erſchafft, wie man die Hand umdreht; ſowohl Kriegs- wie Handelsflotten erfordern lange Vorbereitung, große Kapitalien, Bildung der Seemannſchaft und die Grundlage eines tüchtigen Handels, der, wenn er einmal geſtört iſt, ſich nicht ſo leicht wieder erholt. Ein Schlag hat oft das Glück meerherrſchender Völker zu Grunde gerichtet! Wir wollen hier nicht auf die alten geſchichtlich berühmten Namen, wie Karthago, Spanien, Portugal, hinweiſen, ſondern nur erinnern, welche Anſtrengungen ſeit Ludwig XIV. und Napoleon in Frankreich zur Wiederherſtellung der Kriegs- und Handelsmarine jedesmal gemacht wurden, ſobald dieſe irgend einen unglücklichen Schlag erlitten hatten, wie fruchtlos ſie gemacht wurden und wie wenig es auch anderen Nationen, z. B. Holländern und Dänen gelungen iſt, großes Unglück zur See in den geſegneten Zeiten des Friedens wieder vergeſſen zu machen.

Unſere Rhederei aber hat in neuerer Zeit zwei vernichtende Schläge kurz hinter einander erhalten, zwei tödtliche

Wunden, die ſie erſt jetzt wieder ausgeheilt hat; es war dies das Embargo und die Wegnahme unſerer Schiffe durch die Engländer im Jahre 1806 und das darauf folgende Kontinental-Syſtem, das den Oſtſeehandel Preußens faſt ganz ins Stocken brachte.

Dieſe Umſtände, ſo wie die dem Handel ebenfalls nicht günſtigen Zeiten des Krieges und die Zeiten von 1815 bis 1825 vergißt man gewöhnlich, mit ihren theils vernichtenden, theils wenigſtens ſehr ſchädlichen Einwirkungen in Anſchlag zu bringen, wenn es ſich um den Zuſtand unſerer Rhederei im Vergleich zu jener Zeit vor 1806 handelt.

Wir wollen die traurigen Erinnerungen an jene Tage hier nicht weiter, als es zu unſerem Zwecke dienlich iſt, zurückrufen. Als Preußen im Jahre 1806 auf Frankreichs Antrieb Hannover beſetzte und es am 1. April in Beſitz nahm, erſchien am 8. April die Ordre des Miniſteriums Fox, daß von den engliſchen Kriegsſchiffen die Ems, Weſer, Elbe und Trave blokirt werden ſollten. Allen engliſchen Unterthanen wurde verboten, mit ihren Schiffen in preußiſche Häfen einzulaufen und ein allgemeines Embargo ward auf alle in engliſchen Häfen befindlichen preußiſchen Schiffe gelegt. Damals ſchrieb das miniſterielle Blatt, Morning Chronicle, nach der bekannten Rede von Fox: „Sieben Achttheile des ganzen Handels von Preußen hängen von England ab, während nicht ein Artikel der erſten Nothwendigkeit uns durch Schließung der preußiſchen Häfen vorenthalten werden kann. Die Wirkungen eines Krieges mit England müſſen für Preußen fürchterlich ſein.“ Und leider hatte dieſes Urtheil nur zu viele Begründung. „Ein blühender Handel“, ſagt ein deutſcher Zeitgenoſſe, „war faſt ohne Widerſtand zu zerſtören, und ein neues weites, faſt gefahrloſes Feld war der britiſchen Kaperei eröffnet; einer Kaperei, aus welcher ſelbſt die königliche Familie einen bedeutenden Theil ihrer Einkünfte zog. Nachdem zuvörderſt die Kommandeure der britiſchen Kriegsſchiffe mit der Vollmacht verſehen worden waren, die preußiſchen Schiffe als Priſen aufzubringen, wurde am 2. Juni 1806 auch der Anfang mit Ertheilung von Kaperbriefen an

Private gemacht. Viele hundert preußiſche Schiffe wurden nun die leichte Beute der Engländer. *Man rechnet über 400 preußiſche Schiffe, die damals von den Engländern genommen wurden*, und man ſieht aus den Summen Geldes, die aus dem Erlös der ſchon *vor* der Austheilung von Kaperbriefen genommenen Schiffe an die Mitglieder der Königlichen Familie von der Admiralität vertheilt wurden, wie raſch und bedeutend der Gewinn ſein mußte[1]. Noch weſentlichere Nachtheile (ſo urtheilten die Zeitgenoſſen) für Preußens Schifffahrt und Handel in der Oſtſee wußte die britiſche Regierung durch ihren Alliirten, den König von Schweden, zu bewirken. Die Schweden waren von den Preußen aus Hannover verdrängt; die Schweden blokirten nun, in Verbindung mit England und geſtützt auf Schwediſch-Pommern, alle Oſtſeehäfen Preußens, ſo wie die Mündungen der Pregel, Weichſel, Oder und Peene. Was von unſeren Schiffen dieſen Feinden während des Sommers 1806 nicht in die Hände fiel, hatte ſich in die eigenen und fremden Häfen geflüchtet; ein großer Theil beſonders in franzöſiſche Häfen, um den engliſchen Kapern zu entgehen. Aber als am 27. September endlich die Blokaden gegen Preußen aufgehoben wurden, war Preußen ſchon in den Krieg mit Frankreich verwickelt, und was der engliſchen Scylla entgangen war, fiel in die franzöſiſche Charybdis. Wie viel preußiſche Schiffe von den Franzoſen genommen wurden, iſt zwar nicht genau bekannt, ſicher war es aber ebenfalls eine große Zahl, weil der frühere Oſtſeehandel mit Frankreich den heutigen noch an Bedeutung übertraf. Er hat durch das franzöſiſche Schutzzollſyſtem ſehr ſtark abgenommen. Bald darauf erfolgten die Dekrete von Berlin und Mailand, die mit der Sperre unſerer Oſtſeehäfen auch den wichtigſten und einträglichſten Handel nach und von England vernichteten; und die

1) Der Herzog von Kent erhielt 1000 Pfd. St.; der Herzog von Cumberland 16,000 Pfd. St.; der Herzog von Gloceſter 19,500, der Prinz von Wales 20,000, Clarence 20,000 Pfd. St.; Suſſex 20,000 Pfd. St.

Friedenszeit von 1815 an ſah überall, beſonders in Frankreich, England und Rußland die Protektions- und Differenzial-Zoll-Syſteme entſtehen oder erneuert werden, welche dem Aufblühen unſeres Handels und unſerer Schifffahrt eben ſo viele Hinderniſſe in den Weg legten.

Bedenkt man, welche Zeit es erforderte, um durch Verträge die Gleichſtellung unſerer Flagge mit der nationalen anderer Länder oder die auch nur erträgliche Gegenſeitigkeit als Erleichterungen des Verkehrs zu erringen, ſo wird man es doch wohl mit einigem Erſtaunen anzuerkennen haben, daß ſich unſere Rhederei ſeit 1815 bis mit 1846 von 73,648 Laſten Tragfähigkeit der Schiffe auf 113,650 Laſten vermehrte.

Seit dem Frieden aber war unſere Rhederei bis zum Jahre 1826 hin fortdauernd in ihrem Beſtande herabgegangen, vorzüglich aus dem Grunde, weil England damals gegen unſer Getraide und Holz ſeine Zölle erhöhte und ſie anfangs zu förmlichen Prohibitiv-Maßregeln gegen die Getraide-Einfuhr ſteigerte. Dadurch vorzüglich iſt unſere Rhederei ſelbſt in den Friedenszeiten von 1815 bis 1825 von 73,648 Laſten auf 58,007 vermindert worden, denn der Ausfuhrhandel nach dem großbritaniſchen Markt aus den Oſtſeehäfen beſchäftigte und beſchäftigt noch etwa zwei Dritttheile bis drei Viertheile unſerer ganzen Rhederei. Erſt ſeitdem im Jahre 1826 und 1828 die bekannten Aenderungen und Ermäßigungen in den Getraidezöllen und in den Tarifen jenes Landes überhaupt eintraten, erſt nach jener Zeit, als der Handels-Traktat von 1824 mit den erweiterten Beſtimmungen von 1826 wenigſtens den Grundſatz der Reciprozität zum Theil ins Leben rief, hob ſich unſere Rhederei wieder dermaßen in der Luft des freieren preußiſchen Handelsſyſtems, daß ſie ſich ſeit 1825 bis 1846 faſt verdoppelte. Sie ſtieg in dieſen Jahren von jenen 58,000 auf 113,650 Laſten und, der Zahl der Schiffe nach von 576 Seeſchiffen auf 913, d. h. um nahe 96 pCt. in 21 Jahren.

Wenn hiernach allerdings ſich zu ergeben ſcheint, was auch durch andere oben bereits beigebrachte Zahlen feſtſteht, daß

der Verkehr zwiſchen Großbritanien und den Oſtſeehäfen das Hauptfundament unſeres Seehandels iſt, ſo ſind wir doch weit entfernt, dieſes Verhältniß irgendwie als ein unglückliches oder gar als ein ſolches anzuſehen, das man allmälig aufzulöſen hätte. Großbritanien iſt durch den Bezug der Waaren von uns her, wie durch das Intereſſe des Abſatzes ſeiner Produkte und Stapelartikel auf unſerem Markte, es iſt durch den leichten Bezug von Getraide, Holz, Wolle und durch den leichten und großen Abſatz von Steinkohlen, Kolonialwaaren, Eiſen und Fabrikaten eben ſo gebunden, eben ſo abhängig, eben ſo frei oder unſelbſtſtändig uns gegenüber, wie wir es ihm gegenüber ſind [1]). Eine Thorheit iſt es, zu glauben, dauernde Handelsverbindungen zwiſchen zwei großen Märkten könnten ſich ohne Gegenſeitigkeit der Bezüge bilden oder erhalten, ein Leichtſinn aber, ein ſträflicher Leichtſinn iſt es, dieſes Verhältniß einer Chimäre wegen ſtören zu wollen, Differenzialzölle anwenden zu wollen auch gegen ſolche Länder, die ſie nicht mehr anwenden, und keine Rückſicht auf die Nachtheile zu nehmen, welche Retorſionsmaßregeln nothwendig haben müſſen. Nur ein Verbot der indirekten Fracht auf großbritaniſchen Schiffen nach unſeren Häfen, d. h. ein Verbot der Einfuhr nichtbritiſcher Waaren auf großbritaniſchen Schiffen und ein Verbot der indirekten britiſchen Schifffahrt nach unſeren Häfen ließe ſich dann rechtfertigen, wenn es zum Aeußerſten kommen ſollte. Gehen wir darüber hinaus zu einer allgemeinen Anwendung von Differenzialzöllen zur Begünſtigung der direkten Schifffahrt, ſo vernichten wir die indirekte Schifffahrt, die uns weſentlich iſt, zu Gunſten eines Theils unſerer Flagge, in dem wir ſchon die meiſten anderen Nationen beſiegt haben; gehen wir darüber hinaus zur Begünſtigung des direkten Handels mit transatlantiſchen Produkten,

---

1) Und iſt es nicht ein Glück, daß wir mit dieſem Lande in ſo großen Handelsverbindungen ſtehen, anſtatt etwa mit Frankreich und Rußland, wo politiſche Ereigniſſe und Verhältniſſe viel leichter unſere Handels-Verbindungen ſtören können, als England gegenüber?

ſo verlieren wir unſere beſten Märkte und vernichten den indirekten Handel in eben dieſen Waaren; gehen wir darüber hinaus auf dem Wege der Retorſionen, ſo ſetzen wir uns der Gefahr aus, nicht nur den Vortheil zu verlieren, den unſere Flagge ſich bereits in direkter Fahrt errungen hat, ſondern namentlich wieder einen nahe gelegenen und ſicheren Markt zu verlieren, der uns 60 bis 70 pCt. unſerer Ausfuhren abnimmt, um vielleicht einige Prozente auf direktem Wege des Bezugs von transatlantiſchen Ländern mehr als bisher zu gewinnen.

Wie nahe die Gefahr aber Großbritanien gegenüber liegt, von dort durch die einfache Anwendung ſchon beſtehender Geſetze ausgeſchloſſen zu werden, möge man aus der Thatſache entnehmen, daß durch einen bloßen Geheimerathsbefehl eine Aufſchlagsſteuer von 20 pCt. gegen alle ſolche Güter und Schiffe angeordnet werden muß, welche von Ländern eingebracht werden, die gegen Großbritanien erkluſive Unterſchiedszölle höher als gegen irgend ein drittes Land anwenden [1]).

---

1) Victoria 8 und 9. Cap. 90. (An Act for granting Duties of Customs) 4. Auguſt 1845.

§. VIII. Es wird verordnet, daß Ihre Majeſtät befugt ſein ſoll, auf Antrag ihres Geheimen Raths und durch Geheimen Rathsbefehl von Zeit zu Zeit zu befehlen und Anweiſung zu ertheilen:

a) daß eine zuſätzliche Steuer zu nicht mehr als $\frac{1}{5}$ irgend einer beſtehenden Steuer erhoben werden ſoll von allen oder etlichen Gütern, Waaren und Handels-Gegenſtänden als Erzeugniſſen der Natur oder des Kunſtfleißes eines Landes, welches von den Gütern, Waaren und Handels-Gegenſtänden Ihrer Majeſtät Beſitzungen andere oder höhere Abgaben erhebt, als von den gleichen Artikeln, die aus anderen Fremdländern herſtammen;

b) desgleichen, daß eine gleiche Zuſatzſteuer auf alle oder etliche Güter gelegt werden darf, wenn ſie in den Schiffen eines Landes eingeführt werden, welches höhere oder andere Abgabe erhebt von Gütern, die in britiſchen Schiffen eingeführt werden, als von ſolchen Gütern, die in nationalen Schiffen jenes Landes eingehen, oder welches (Land) höhere Tonnen-, Hafen- oder andere Abgaben von britiſchen, als von nationalen Schiffen erhebt, oder welches nicht den Handel und die Schiffahrt dieſes Königreichs auf den Fuß der begünſtigteſten Nation in ſeinen Häfen ſtellt, und daß

Es gehört die ganze Unkenntniß der Schutzzöllner von unſeren Handelsbeziehungen dazu, um eine ſo ſchädliche und verwerfliche Maaßregel, wie ein Syſtem von Differenzialzöllen oder gar eine darauf beruhende Navigationsakte mit einem bunten Gemiſch von Ausnahme-Maaßregeln, die ſtets nothwendig werden, empfehlen zu können; eine Maaßregel, die dann da nicht angewandt werden müßte, wo wir bereits im Vortheile mit unſerer Flagge ſind, da aber angewandt werden ſoll, wo erſt Vortheile zu erringen ſind; die bei den geringſten Retorſions-Maaßregeln auswärtiger Staaten uns mit einem Rückgange unſerer Rhederei bedroht, welcher ſogleich mehr als die *Hälfte* unſerer jetzt beſchäftigten Schiffe treffen kann; eine Maaßregel, die auf dem Prinzip des Polizeiſchutzes und der Staatseinmiſchung beruht in Dinge, welche von der Privatthätigkeit der Bürger in ihren weſentlichen Grundlagen abhängen; eine Maaßregel, die blinder Haß und blinder Eifer empfehlen, die aber eine Ruthe für die Kinder werden müßte, welche ſie ſich ſelber aufbinden.

Wir haben unter dem Schutze der Freiheit, dem einzigen, welcher dem wahren Induſtriellen wünſchenswerth erſcheint, unter dem Schutze unſeres *nationalen* Freihandels-Syſtems, ohne alle Schutzzölle für die Rhederei, einen Aufſchwung unſerer Flagge nnd unſerer Schifffahrt in einzelnen Seeſtädten der Oſtſee erlebt, wie er ſeines Gleichen vergeblich ſucht. Der Regierungs-Bezirk *Stettin*, der ſich lange nicht eines ſo bedeutenden Handels-Umſatzes rühmen kann, als der Handels-

c) entweder die Einfuhr irgend eines Manufaktur-Artikels verboten werden kann, wenn er aus einem Lande herſtammt, welches die Ausfuhr des Rohſtoffs, aus dem das Fabrikat ganz oder theilweiſe hergeſtellt iſt, nach den britiſchen Beſitzungen verbietet. oder daß eine Zuſatzſteuer, wie vorhergeſagt, nicht über ein Fünftheil, auf dergleichen Fabrikate gelegt wird, mit der Maßgabe, daß dieſe Zuſatzſteuer auch dann eintreten kann, wenn das rohe Material bei ſeiner Ausfuhr aus beſagtem Lande nach Ihro Majeſtät Beſitzungen einer Ausgangsſteuer unterworfen wird,

und alle Steuern, welche kraft eines ſolchen Befehls auferlegt werden, ſollen ſo angeſehen ſein, als wenn ſie durch gegenwärtige Akte auferlegt wären.

ſtaat Bremen; Settin, deſſen Umſatz von dem Hamburgs vielleicht um das fünf- bis ſechsfache übertroffen wird, hatte ſchon im Jahre 1846 (Ende) 316 Seeſchiffe mit 36,044 Laſten Tragfähigkeit, d. h. 91 Schiffe mehr als Bremen, und kam dieſem in der Laſtenzahl (38,710) faſt gleich, während es 88 Schiffe mehr als Hamburg hatte, und dieſes in der Laſtenzahl ſeiner Schiffe übertraf [1]). Stettin allein hat über das Doppelte mehr an Seeſchiffen und Laſtenzahl, als ganz Belgien mit ſeinem prächtigen Hafen von Antwerpen, Stettin allein hat mehr Tragfähigkeit ſeiner Schiffe, als Lübeck, Altona, Blankeneſe, alle holſteiniſchen Plätze nebſt Kiel, alle hannoverſchen Elbhäfen, alle hannoverſchen Weſerhäfen, alle oldenburgiſchen Plätze zuſammen genommen. Der Regierungs-Bezirk Stralſund mit 314 Schiffen von 27,915 Laſten hat mehr Seeſchiffe, als Bremen oder Hamburg, mehr als Belgien, faſt das Doppelte mehr an Laſten, als ganz Belgien und das Dreifache mehr als Lübeck, um das Siebenfache mehr als Altona an Laſten. Der Regierungs-Bezirk Königsberg mit 132 Schiffen von 23,345 Laſten, erreicht faſt Hamburg in der Laſtenzahl, obwohl Hamburg, was den Umſatz ſeines Handels betrifft, der dritte Hafen der Welt iſt. Ueberhaupt möchte man, wenn man die Anzahl der Seeſchiffe auch in kleinen Städten Pommerns bedenkt (wie in Ueckermünde über 30, in Barth über 58), eher auf die Vermuthung kommen, daß vielleicht unſer wohlfeiler und guter Schiffsbau etwas zu ſtark die Spekulation in der Rhederei anrege, und daß es daher komme, daß bisweilen in ſchlechteren Handelsjahren auch eine ziemliche Anzahl Schiffe verkauft werden muß, was denn natürlich ein

1) Vergleiche das Differenzialzoll-Syſtem Hambueg 1847 Tab. VII. S. 91. mit unſeren offiziellen preußiſchen Rhederei- und Schifffahrts-Liſten-Beil. Es war der Beſtand der hanſeatiſchen Rhedeeei 1846 in Bremen 225 Schiffe mit 38,710 Laſten à 4000 Pfd.; in Hamburg 228 Schiffe mit 29,272½ Laſten, Lübeck 69 Schiffe mit 7125 Laſten. Es war aber der Beſtand der hollſteinſchen, hannoverſchen und oldenburgiſchen Elb- und Weſerplätze Ende 1846 im Ganzen 28,149 Laſten; der der belgiſchen Rhederei 12,616 Laſten.

Schwanken in der Zahl der beſchäftigten Schiffe hervorbringt. Es fehlen bisweilen die Frachtgelegenheiten. So viel iſt aber ganz ſicher, daß *unſere Rhederei den Vergleich mit keiner in der Welt zu ſcheuen hat*, wenn man in Anſchlag bringt, daß unſere Oſtſeeküſten nur wenige gute Häfen von Natur darbieten, daß der Sundzoll exiſtirt, daß wir an einem Binnenmeere gelegen ſind, daß wir nur einen geringen direkten transatlantiſchen Handel haben können, und daß namentlich durch den Bau der Eiſenbahnen, wie durch die hohen Schutzzölle (z. B. gegen ausländiſches Eiſen), *ſehr bedeutende Kapitalien* in andere Induſtriezweige abgeleitet worden ſind, während man der Schifffahrt noch eines der wichtigſten Materialien (Eiſen nämlich) vertheuerte, wovon ſie früher über 40 pCt. aller Einfuhren des Zollvereins in die Oſtſeehäfen einbrachte.

IV. Das Intereſſe der Hanſeſtädte und der deutſchen weſtlichen Küſtenländer gegenüber der Differenzial-Zollfrage.

An den Küſten des deutſchen Meeres, an dem Ausfluſſe der Weſer und Elbe, liegen die eigentlichen Brennpunkte des deutſchen Großhandels. Seit unvordenklicher Zeit erfreuen ſich die Länder und Städte von Oſtfriesland an bis Mecklenburg hin einer Geſetzgebung in Zoll- und Handelsſachen, welche den Intereſſen jener Länder gemäß, nie auf die Abwege des Manufaktur- und Fabriken-, vulgo Merkantilſyſtems gerathen konnte, durch Zwangsmaaßregeln die induſtrielle, nationale Arbeit in ſolche Zweige der Induſtrie leiten zu wollen, die gerade einer beſtimmten Regierung als die nützlicheren oder gewinnbringenderen erſchienen. Die Kleinheit der dort belegenen alten Reichsterritorien machte es unmöglich, auch in den Zeiten der Kindheit nationalökonomiſcher Aufklärung an Sperr- und Schutzzoll-

Maaßregeln zu denken; man freute ſich, wie es jedem natürlichen Menſchen angeboren iſt, wenn man die Schätze des Auslandes ſo wohlfeil wie möglich beziehen, und die eigenen Induſtrie-Erzeugniſſe ſo vortheilhaft und ſchnell wie möglich abſetzen konnte. Dennoch hat die Ueberſchwemmung jener Länder mit ausländiſchen, wohlfeilen Produkten, mit wohlfeilen Kolonialwaaren, mit engliſchen Baumwollen- und franzöſiſchen Seidenwaaren, die Ueberſchwemmung mit deutſchen und franzöſiſchen Weinen, der Bezug anderer deutſcher, namentlich Leinen und Gewerkswaaren, niemals dieſe Länder des baaren Geldes entblößt; vielmehr ſind jene Länder durch die Erſparniſſe an dem wohlfeilen Bezuge ausländiſcher Waaren reich geworden, während der Kunſtfleiß in ihren eigenen Manufakturen, z. B. in der Leinen-Manufaktur und den eigentlichen Gewerkswaaren ſeit alter Zeit, in den Tabaks-Manufakturen und Zucker-Raffinerieen auch in neuerer Zeit, ſich einen anerkannten Ruf erwarb, die Landwirthſchaft, Schifffahrt und der Handel aber in Holſtein, Mecklenburg und Hannover einen Aufſchwung nahmen, wie ihn k e i n a n d e r e s L a n d in Deutſchland nachweiſen konnte. Man ließ in den kleineren, mitteldeutſchen und norddeutſchen Ländern den Spartrieb der einzelnen Einwohner ungehindert im Bezuge ausländiſcher Produkte walten und ſich den Erwerbstrieb derſelben eben ſo ungehindert auf die einem Jeden vortheilhaften und deshalb natürlichen Gewerbe wenden. Hierin liegt das Geheimniß des Wohlſtandes jener Länder. Die Handelsfreiheit ließ dort eine eben ſo blühende Schifffahrt, Landwirthſchaft und Handel entſtehen, wie aus dem Walten derſelben in den rheiniſchen Territorien, in Sachſen und in der Schweiz blühende Manufakturen und Fabriken entſtanden. Bis auf den heutigen Tag zeigt ſich aber auch in jenen Ländern, welche dieſen Grundſätzen getreu blieben, d. h. in denjenigen, welche es dem Verſtande und den Kräften jedes Einzelnen überlaſſen, ſich den in der Natur begründeten und einem Jeden vortheilhaft ſcheinenden Beſchäftigungen zuzuwenden, ein durchgehender Wohlſtand auch der ärmeren Volksklaſſen, ein höherer Arbeitslohn, als in den benachbarten Territorien, eine geringere

Auswanderung, ein viel geringerer Pauperismus, als in den badenſchen, würtembergiſchen, fränkiſchen, ſchleſiſchen und gegenwärtig ſelbſt den ſächſiſchen Territorien, und eine faſt gänzliche Unbekanntſchaft mit dem eigentlichen Proletariat unſerer anderen deutſchen Fabrik- und Agrikultur-Diſtrikte. Wir wollen hiermit keinesweges der Induſtrie der Gewerbe und Fabriken, die wir vor Allem hochachten, den Vorwurf machen, als erzeuge ſie vorzugsweiſe das Proletariat, aber ſo viel iſt ſicher, daß mit der auf künſtlichem Wege durch Schutzzoll-Maaßregeln hervorgerufenen Induſtrie auch ſtets das Proletariat verbunden iſt, und daß nur die Handelsfreiheit gerade auf den entwickelteren Stufen der menſchlichen Geſellſchaft den Segen der gleichmäßigeren Vertheilung der Reichthümer mit ſich bringt. Das Protektions-Syſtem beruht auf dem Nachtheil, daß es nur einem Theile der induſtriellen Kräfte eines Landes die Vortheile zukommen läßt, die es den anderen Theilen entzieht. Es ſucht durch lokalen Mangel und Vertheuerung der Produkte in einzelnen Theilen des Landes eben dieſe Vertheuerung anderen Theilen zu Gute kommen zu laſſen; es beruht auf der Nothwendigkeit der ungleichmäßigen Vertheilung der Reichthümer und giebt keine Garantie für das Gelingen ſeiner Verſuche. — Wenn wir demnach in den Nord- und Oſtſeeſtaaten Deutſchlands faſt ganz allgemein den Wunſch vorherrſchend finden, das bisherige gerechte Syſtem der Erwerbsfreiheit und Handelsfreiheit beizubehalten oder ſie in immer höherem Grade zu erringen, ſo müſſen wir dieſen Wunſch als einen ſehr begründeten anerkennen. Etwas ſo Großartiges und Herrliches, ſo von dem innerſten Wohlſtande Strotzendes, etwas für die deutſche Induſtrie ſo Erfreuliches, wie unſere Seekönigin Hamburg, die dritte Seehandelſtadt der Welt, hat Deutſchland nirgendwo, in keinem Fabriken-Diſtrikt, in keiner Reſidenzſtadt, in keiner Binnenſtadt aufzuweiſen. Ueberall ſonſt, auch wenn wir die größten Städte vergleichen, treffen wir den Pauperismus als Schmutzfleck ihrer üppigen Kleidung, welcher in Hamburg ſo gut wie gar nicht vorhanden iſt. Und welche Reſidenzſtadt würde ſich wieder nach einem ſolchen Rieſenbrande in ein paar

Jahren aus ihrer Aſche zu einer ſolchen Stadt der Paläſte erhoben haben?

Der durchgehende Wohlſtand und die Blüthe Hamburgs, der neuerliche Aufſchwung Bremens eben ſowohl, wie die erſtaunliche Blüthe der hannoverſchen und mecklenburgiſchen Rhederei beruhen auf dem Syſteme der Handelsfreiheit, das ſich am vollkommenſten in der Zollgeſetzgebung Hamburgs darſtellt. Hamburg und Bremen ſind unter dem Einfluſſe derſelben eben ſowohl, wie unter dem Einfluſſe ihrer günſtigen, natürlichen Lage, die wichtigſten Ausfuhrhäfen für die Erzeugniſſe der deutſchen Induſtrie, die wichtigſten Einfuhrhäfen für die Bedürfniſſe der deutſchen, auch der Zollvereins-Länder an Kolonial- und fremden Waaren geworden; Hamburg, Bremen und Lübeck ſind aber auch noch mehr geworden, als bloße Emporien für Deutſchland, ſie ſind die größten Zwiſchenmärkte für den ganzen europäiſchen Norden in Bezug auf die wichtigſten Handelsartikel. Es erklärt ſich die Bedeutung unſerer Hanſeſtädte als Handelsplätze keinesweges allein aus ihrer Lage, die z. B. für den Vertrieb von Kolonialwaaren und Fabrikations-Produkten nach Skandinavien keine ſo günſtige iſt, als die Lage Englands. Wären ſie nicht unſere eigentlichen Freihandelsplätze, unſere Freihäfen, ſie würden nie und nimmermehr die Stellung im Welthandel erlangt haben, welche ſie gegenwärtig einnehmen. Die Natur des Handels verlangt vollkommene Freiheit des Tauſches; nur da, wo die Waaren jeglicher Art für Käufer und Verkäufer aufgeſtapelt werden können, ungehindert von jeglichen Zolllinien, nur da, wo man im Stande iſt, die Einfuhren theilweiſe oder in ganzen Partieen jeden Augenblick ohne Beläſtigung und Vertheuerung wieder auszuführen, bilden ſich ſolche Märkte, auf denen Käufer und Verkäufer aus allen Weltgegenden erſcheinen, um dort zum weiteren Vertrieb für ihr Vaterland Waaren zu beziehen und die eigenen Produkte abzuſetzen. Das Entrepot-Syſtem, die ausnahmsweiſe Erklärung einzelner Plätze zu Freihäfen in großen Ländern, die der allgemeinen höheren Verzollung eingehender Waaren nicht entbehren können, ſind eben ſo viele Beweiſe dafür, daß man die günſti-

gen Wirkungen des freien Handels auch da ſich wenigſtens theilweiſe zu verſchaffen ſucht, wo man ſie wegen der Staats-Bedürfniſſe, d. h. wegen der Zolllinien nicht vollkommen erringen kann.

Woher kommt es, daß gerade diejenigen Nationen, welche den wohlfeilſten Schiffsbau und ſehr wohlfeile Frachten, wie Norwegen und Schweden, haben, welche verhältnißmäßig überall hin am leichteſten fahren, gerade von Hamburg, Lübeck und Bremen ihre meiſten Kolonialwaaren beziehen, daß ſie von Hamburg ſehr viele deutſche Produkte, auch Manufakturwaaren entnehmen, während ſie doch oft nähere oder direkte, aber freilich theurere Wege des Bezugs von England oder von Frankreich ohne den Umweg hätten? Woher kommt es, daß Kolonialwaaren wieder ſeewärts von Hamburg exportirt werden nach Holland, Frankreich, Spanien, Italien, ſelbſt nach Orten, an welche man am wenigſten denken ſollte, z. B. nach Gibraltar; daß Zucker, in Hamburg raffinirt, durch das mittelländiſche und ſchwarze Meer nach Trapezunt und Perſien, und Thee und Kaffee, der von Braſilien dorthin gekommen, von dort ſelbſt nach Smyrna [1]) verſchifft wurde? Woher kommt es, daß ſelbſt Deutſche dort deutſche Waaren ſuchen und kaufen, die ſie näher in ihrer Heimat haben könnten? Alle dieſe höchſt merkwürdigen Thatſachen erklären ſich einzig und allein aus der vollkommenen Freiheit des Handels, welche Hamburg zu einem großen Lagerplatz aller Waaren der Welt gemacht hat. Keine Navigationsakte, kein Differenzialzoll-Syſtem, keine Douanenlinie mit läſtigen Kontrollmaaßregeln hemmen dort oder vertheuern dort die Lagerung der Waaren; die reichſte, billigſte Auswahl wird dort zu jeder Zeit geboten, und die Arbeiten der verſchiedenſten Völker ergänzen ſich dort erſt zu vollkommenen und ganzen

1) Vergl. über dieſe und andere von uns angeführte Thatſachen die meiſterhafte Schrift des hamburger Senats: Das Differenzialzoll-Syſtem nach den bei mehreren Nordſeeſtaaten Deutſchlands zur Erörterung gekommenen Vorſchlägen für die Errichtung eines deutſchen Schifffahrts- und Handelsvereins. Hamburg, 1847. S. 37.

Produkten. Wenn man in ein und demſelben Eiſenwaaren-lager franzöſiſche, belgiſche, engliſche und deutſche Halb- und Ganzfabrikate neben einander unvertheuert und unbeläſtigt beziehen kann, ſo iſt dort nicht nur der beſte Vergleich der verſchiedenen nationalen Produkte geboten, ſondern es iſt möglich, eben dieſe Produkte, wie ſie ſich gegenſeitig ergänzen, mit einander zu kaufen und die Materialien zu komponirten Arbeiten aller Art zu verbinden. Dieſe Freiheit des Kaufes und Verkaufes iſt es, welche die Nationen von allen Orten der Welt anzieht; dieſe Freiheit erlaubt es dem Kaufmann auf ſeinem eigenen Lagerraum und mit den geringſten Koſten die Waaren zu ſortiren, wie es der Markt erfordert; ſie zu den kleinſten und größten Theilen jeden Augenblick bereit zu halten, was Alles bei Niederlagen unter Zollverſchluß nicht möglich iſt. Nicht in London, nicht in Liverpool, überhaupt in keiner Stadt der Welt giebt es ſolche Lager von den verſchiedenſten Geſchirr- und Glaswaaren, Metall-, Stahl- und Eiſenwaaren, Seiden-, Wollen- und Baumwollen-Geweben aller Nationen, wie dort; in keiner Stadt der Welt kann der Fabrikant durch Anſchauung des in jeder Art Vollendeten ſo viel lernen, wie dort; in keiner Stadt der Welt hat er das Beiſpiel ſo auf der Hand liegen, daß nicht die Nationalität der Produkte, das Indigenat der Waaren, das unſere Schutzzöllner anrufen, ſondern immer nur die Güte und verhältnißmäßige Wohlfeilheit über den Abſatz derſelben entſcheiden. Deshalb kommen die Verkäufer und Käufer aus allen Weltgegenden dorthin, deshalb kaufen viele Nationen auch dort Waaren ein, die in Hamburg nicht lagern, wie z. B. ſehr viel Getraide dort von Engländern gekauft wird, das Hamburg niemals berührt, ſondern von Rußland oder Preußen aus, auf hamburger Rechnung nach England verſchifft wird. Deshalb hat ſich dort das blühendſte Wechſel- und Aſſekuranz-Geſchäft gebildet. „Alles ſteht dabei in Zuſammenhang und Wechſelwirkung: Einfuhr, Zwiſchenhandel, Ausfuhr, Aſſekuranz, Wechſelgeſchäft, alle alimentiren ſich gegenſeitig, durchdringen einander; zum Gedeihen des

Ganzen darf der eine Theil nicht fehlen [1])." Reichen direkte Bezüge der Waaren nicht aus, um billige Lagervorräthe zu jeder Zeit herzuſtellen, ſo müſſen indirekte Bezüge zur Ergänzung dienen, damit der Käufer jeder Zeit die größte Auswahl zu den billigſten Preiſen habe. — Die hamburger Denkſchrift giebt hinlängliche Nachweiſe in ſtatiſtiſchen Tabellen und Erläuterungen, um dieſe Verhältniſſe auch für diejenigen darzulegen, welche ſich nicht an Gedanken nnd national-ökonomiſchen Geſetzen, ſondern an Zahlen belehren wollen. In jedem Frühjahre, mit der Eröffnung der Schifffahrt, gehen Schaaren von reiſenden Agenten von den Hanſeſtädten aus, nach dem Norden Europa's, über Dänemark, Norwegen, Schweden bis Finnland und Rußland, um den Vertrieb der wichtigſten, namentlich auch deutſchen Produkte dort auf Rechnung ihrer Häuſer zu beſorgen; in jedem Frühjahre kommen von den nordiſchen Ländern dorthin Schaaren von Schiffen, um den Einkauf von Vorräthen auf das ganze Jahr und den Verkauf ihrer Landesprodukte zu vermitteln. Der bloße Handel zwiſchen Hamburg-Altona und Norwegen beſchäftigte im Jahre 1846 z. B. 371 Fahrzeuge mit 11,674 Kommerzlaſt (zu 6000 Pfd.), während von Hamburg allein auf der Kieler Eiſenbahn für 8,572,000 Mark Banco, und nach Lübeck per Axe für 12,762,000 Mark Banco, auf dem Stecknitz-Kanal nach Lübeck für wenigſtens 2 Millionen M. B. Waaren an Werth gingen, ſo daß die ganze, von Hamburg allein nach Kiel und Lübeck verſandte Waarenmaſſe auf über 23 Millionen Mark Banco veranſchlagt werden kann. Davon ging bei weitem das Meiſte weiter nach Rußland, Finnland, Schweden oder Dänemark. Auch das, was von Norwegen und den Oſtſeeländern ſeewärts in Hamburg eingeführt wird, geht zum größten Theile wieder, nachdem es in Hamburg nur den Eigenthümer gewechſelt, weiter nach dem Weſten Europa's und nach dem mittelländiſchen Meere.

---

1) Worte der obigen Schrift S. 39., die die Wirkungen des freien Handels ganz vortrefflich an dem Beiſpiele Hamburgs erläutert.

Man bemerkt mit Erſtaunen aus jenen Nachweiſungen [1]) der Hamburger Schrift, daß die weitfahrenden und wohlfeilfahrenden Normannen dort über 5½ Millionen Pfd. Kaffee im Jahre 1846 holten, daß ſie Baumwollen-Garn zu 206,138 Pfd., Baumwollenwaaren zu 306,600 Pfd., Syrup zu 1,286,766 Pfd., Zucker zu 4,157,000 Pfd., Wein, Reis, Roſinen, Seidenwaaren, Eiſenwaaren, Leinenwaaren, namentlich Segeltuch, Getraide in ſehr bedeutenden Quantitäten, alſo meiſt indirekt bezogen, während ſie dorthin 1,309,991 Potten Thran, 86,480 Pfd. getrocknete und geräucherte Fiſche, 9503 Fäßchen Anchovis, 285,468 Pfd. Klippfiſche, 9183 Tonnen Heringe, 107,377 Pfd. Garkupfer und 83,209 Pfd. gewalztes Kupfer, 1001 Laſten Holzwaaren u. ſ. w. zu weiterem Vertriebe brachten. — Es iſt hier daſſelbe Verhältniß indirekter Bezüge von Seiten der Normannen erſichtlich, wie es im Handel unſerer Oſtſeehäfen England gegenüber erſichtlich war. Weil die Hamburger die wichtigſten Abnehmer und Käufer der norwegiſchen Produkte ſind, ſo ſind die Normannen auch wieder die Abnehmer der in Hamburg gelagerten Waaren, unbekümmert darum, ob ſie indirekt oder direkt dieſe Waaren beziehen, oder wohin die Hamburger die ihrigen weiter verkaufen. Beide Handelsparteien gewinnen den wohlfeilſten, dauerndſten und ſicherſten Markt bei dieſem Verhältniſſe. Beiden iſt es noch nie eingefallen, wegen abgeſchmackter Theorieen über den direkten Verkehr ſich in dieſem Handelsverhältniſſe ſtören zu wollen.

Mit Recht ſagt die Hamburger Denkſchrift S. 53: „Es zeigt ſich da das bunteſte Gemiſch von Waaren aller Art, denen auf dieſe Weiſe Abſatz verſchafft wird. Aber eben die Mannigfaltigkeit iſt die weſentlichſte Bedingung dieſes Vertriebes. Wären jene Norweger nicht gewiß, in Hamburg Alles, was ſie brauchen, Kolonial- wie Manufakturwaaren, in größter Auswahl und zu den billigſten Preiſen zu finden, ſie würden ohne Zweifel einen anderen, z. B. den ihnen ſogar näher gelegenen engliſchen Markt, ſuchen; ſie würden dort freilich nur eng-

1) Tab. XVI. der hamburger Schrift.

liſche Manufakturwaaren finden, durch dieſe aber die ihnen meiſtentheils nicht unentbehrlichen deutſchen leicht erſetzen können. Wegen der deutſchen Manufakte allein, die doch immer nur einem Theile des Bedarfs entſprechen, werden ſie nicht hierher kommen. Gegenwärtig aber, bei der vollkommenen Freiheit des Handels in Hamburg, Alles hier findend, kaufen ſie hier mit den direkt und indirekt eingeführten Kolonial-Artikeln, mit den fremden Manufakten zuſammen auch die deutſchen. Dies iſt nur ein Beiſpiel von vielen. Deutſche Induſtrie-Erzeugniſſe allein ſind nicht ausreichend, um den Handel mit dem Norden und den Oſtſeeländern zu alimentiren, eben ſo wenig, wie ſie für den Ausfuhrhandel nach außereuropäiſchen Ländern genügen. Namentlich kommt auch hier wieder die Kompletirung der Ladungen weſentlich in Betracht, und wie ein einzelnes Handlungshaus, welches einen bedeutenden Abſatz deutſcher Kunſt-Erzeugniſſe nach den fernſten Welttheilen befördert und vermittelt, ſogleich in ſeiner Thätigkeit gelähmt ſein würde, wenn man ihm unterſagen wollte, ſeine Sendungen durch engliſche Manufakte zu vervollſtändigen, ſo würde auch ein ganzer Handelsplatz ſeinen Exporthandel mit deutſchen Erzeugniſſen auf das ſtörendſte gehemmt ſehen, wenn ihm durch allerlei künſtliche Zollvorſchriften verwehrt würde, ſeinen Markt mit allen möglichen Waaren ſo zu aſſortiren, wie die Wünſche der Käufer und die jedesmaligen Verhältniſſe des Handels es mit ſich bringen."

Es kann hiernach für einen Jeden, der nur einen Begriff von den Bedingungen des Welthandels überhaupt hat, kaum zweifelhaft ſein, daß die Maaßregeln, die nothwendig mit einem Differenzialzoll-Syſtem verknüpft ſein müſſen, nämlich Lagerung der auf eigene Rechnung des Kaufmanns bezogenen Waaren unter Verſchluß und Aufſicht von Zollbeamten, Hinderniſſe der freien Wiederausfuhr, Urſprungs-Certifikate der Waaren, um den direkten Bezug derſelben zu ermitteln, höhere Belaſtung der indirekt bezogenen Waaren, Unterſchiedszölle und höhere Belaſtung gegen die nichtbegünſtigten Flaggen und Schiffe, Einführung von Zöllen oder Kontrollen gegen alle Waaren, die

ſonſt ganz frei eingeführt würden, der Todesſtoß für den Handels- und Schifffahrtsverkehr unſerer natürlichen Freihäfen ſein müſſen, ſo weit dieſelben, wie Lübeck und Hamburg, große Zwiſchenmärkte des Welthandels geworden ſind, ſo weit dieſelben nicht blos die deutſche Konſumtion vermitteln. Wenn Bremen daher weniger an dieſen Verhältniſſen des Zwiſchenhandels Theil nimmt, wenn Bremen, was ſeine Lage übrigens erklärt, vielmehr einſeitig auf den direkten Bezug transatlantiſcher Produkte hingewieſen iſt, und daher auch mehr das reziproke Verhältniß des direkten Abſatzes deutſcher und ſchweizeriſcher Produkte in transatlantiſchen Ländern vertritt, (obgleich für Tabak auch Bremen ein ſehr bedeutender, wohl der bedeutendſte Zwiſchenmarkt unter den Hanſeſtädten iſt), ſo iſt das Elbgebiet gegenüber dem Weſergebiet doch ein ſo viel wichtigeres und größeres, mit ſo vielen unſerer induſtriereichſten Gegenden zuſammenhängendes, daß Bremen niemals den Abſatz deutſcher Produkte in aller Welt in ſo hohem Grade vermitteln wird, wie Hamburg; ſo liegt ferner darin noch gar kein Grund, den deutſchen Städten Lübeck und Hamburg, welche eben wegen ihres Zwiſchenhandels auch den deutſchen Produkten aller Art einen ſehr bedeutenden Abſatz ſichern, dieſes für ſie und uns gleich günſtige Verhältniß zu verkümmern. Vielmehr wäre dies ein Grund für den deutſchen Zollverein mehr, auch ſo wichtige eigene Handelsplätze, wie Stettin und Danzig etwa, zu Freihäfen zu erklären, um ſie an ähnlichen Vortheilen Theil nehmen und unſerer Zollvereins-Schifffahrt wie dem Abſatze unſerer Produkte ähnliche Begünſtigungen zu Theil werden zu laſſen. Hamburg aber kann und wird nie den ſchutzzöllneriſchen Differenzialzoll-Projekten auch deshalb beiſtimmen, weil es eine Tochter in ſeinen Armen trägt, die dann eine ſo verſtandesſchwache Mutter der Vernichtung preisgeben würde, Altona. Der ganze eigentliche Welthandel Hamburgs würde ſich nach dem Freihafen Altonas hinüberziehen, wenn Hamburg nichts als ein Speditionsplatz des deutſchen Zollvereins und der Hinterländer werden wollte; denn beide Handelsplätze haben eigentlich nur Einen Hafen; die einige hundert Schritte weite Entfernung beider

Häfen von einander macht für die Schifffahrt nichts aus. — Wann aber wird Dänemark ſeine Zuſtimmung zu deutſchen Zollprojekten geben, die Altona in den hemmenden Zauberkreis aufnehmen ſollen, der gerade diejenigen Zwecke zerſtören müßte, die man mit dem Freihafen Altona's verfolgt? — Nur die gänzliche Unkenntniß dieſer Verhältniſſe, nur ein durch die Thorheiten unſerer Zeitungen unterſtützter Leichtſinn konnten zu dem naiven Glauben führen, Hamburg könne und werde jemals dieſen Projekten die Hand bieten.

Wir könnten hiermit ſchon die Erörterung dieſer Fragen als beendet anſehen, wenn es nicht im Intereſſe der Sache läge, auch das noch den Differenzial-Zöllnern nachzuweiſen, daß ihre Projekte nicht nur ſchädlich, ſondern auch völlig unnütz ſein würden; unnütz inſofern, als ſie ihren ausgeſprochenen Zweck für die Hanſeſtädte verfehlen würden, weil derſelbe ſchon erreicht iſt, wo er überhaupt zu erreichen wäre und wünſchenswerth erſcheinen könnte. Es mag dies ein Troſt für diejenigen unter den Differenzial-Zöllnern ſein, welche, vielleicht ohne genauere Kenntniß der Intereſſen unſeres Handels und unſerer Schifffahrt, nur mit den wohlwollenden und prunkenden Phraſen unſerer Zeitungen bekannt, wirklich nach der Erkenntniß der Sache ſtreben und ſich durch Gründe und Thatſachen belehren laſſen, wie ſie in der hamburger Denkſchrift auf meiſterhafte Weiſe geboten ſind. Wenn wir noch Einiges hier derſelben hinzufügen, ſo geſchieht es, weil wir auch aus den offiziellen Nachweiſungen im deutſchen Zollverein dasjenige bekräftigen und in unſerem Intereſſe daſſelbe Prinzip des freien Handels begründen können, das dort bereits begründet iſt.

I. Zuerſt alſo würde ein Differenzialzoll-Syſtem, auch auf die Nordſeeſtaaten und namentlich die Hanſeſtädte ausgedehnt, unnütz ſein als Beförderungsmittel für die deutſche Schifffahrt und Rhederei, höchſt wahrſcheinlich aber nur ſchädlich wirken. Es würde den indirekten Handel und dadurch auch die Schifffahrt der deutſchen Flaggen nach den Hanſeſtädten hin belaſten und verkümmern, und die indirekte Schifffahrt der Nationen, welche die deutſche Flagge der nationalen nicht gleichſtellen, mit

höheren Schiffszöllen treffen. Mit anderen Worten, es würde ein ſolches Syſtem den deutſchen Schiffen die vielen Frachtgelegenheiten des indirekten Verkehrs nehmen und den Erſatz dadurch zu bieten ſuchen, daß es auch den fremden dieſelbe Gelegenheit nimmt. Es iſt, als wenn man einem Freunde eine Ohrfeige giebt und ſeinen Gegner dann, um die Sache gut zu machen, mit Stockſchlägen traktirt.

Von den 3453 beladenen Schiffen aller Nationen, welche 1846 in Hamburg ankamen, waren 954 hannoverſche, 419 hamburgiſche, 83 oldenburgiſche, 58 bremiſche, 35 preußiſche, 17 lübecker, 7 mecklenburgiſche und 371 unter däniſcher Flagge, von welchen letzteren die überwiegende Mehrzahl nach der hamburger Schrift ſchleswig-holſteiniſche waren. Nehmen wir von dieſen letzteren nur die Hälfte als deutſche Schiffe an, ſo haben wir doch noch immer in dem Verhältniß, welches die ungünſtigſte Seite für die nationale Flagge zu ſein pflegt, in dem Verhältniſſe der Einfuhren, mehr als die Hälfte deutſcher Schiffe, welche dieſen Weltverkehr des hamburger Handels vermitteln [1]). — Eines noch günſtigeren Verhältniſſes können ſich aber keine anderen europäiſchen Länder als die Oſtſeeländer und Norwegen rühmen; alle Länder, welche Navigationsakten und Differenzialzölle anwenden, ſtehen ungünſtiger, ſelbſt England nur gleich günſtig; denn nach engliſchen Parlaments-Papieren [2]) waren von den 17,679 während des Jahres 1846 in England angekommenen Schiffen 8585 fremde und 9094 britiſche; in Frankreich aber überwiegt die fremde Flagge mit zwei Dritteln, während die nationale nur ein Drittel des geſammten Handels vermittelt; und in den belgiſchen Häfen ſtieg trotz der Differenzialzölle ſeit 1840 die Zunahme der fremden

1) Vergl. Tab. XX. der hamburger Schrift. Leider hat dieſelbe keine gleiche Tabelle, geſchieden nach den Schiffen der verſchiedenen Nationen, welche die Ausfuhren vermitteln, gegeben. Auch darin würde ſich ſicher ein eben ſo günſtiges Verhältniß nachweiſen laſſen.

2) Vergl. Tab. III. der hamburger Schrift: Schifffahrtsbewegung in Großbritanien und Irland. 1846.

Flagge von einem Gehalte von 170,000 auf 278,000 Tons, d. h. um circa 64 pCt., während die nationale nur von 56 auf 68,000, d. h. um 21½ pCt. ſtieg. Spanien und Portugal aber, deren Marine immer mehr und mehr herunterkömmt, ſind in ihren direkten Handelsbeziehungen zu europäiſchen Staaten noch in viel höherem Grade überwunden.

Wenn demnach ſchon die allgemeinſte Erfahrung die Schädlichkeit der Differenzialzölle oder wenigſtens die Wirkungsloſigkeit derſelben in Bezug auf die Rhederei überhaupt zu ergeben ſcheint, ſo tritt das Unnütze derſelben noch in viel höherem Grade hervor, wenn wir ihre Anwendung gegen den indirekten Frachtverkehr in fremden Schiffen und für die Beförderung unſerer transatlantiſchen Handelsverbindungen betrachten.

Die Zahl der in indirekter Fahrt kommenden Schiffe derjenigen Nationen, welche ihrerſeits Differenzialzölle gegen indirekte Schifffahrt der Fremden anwenden und wieder mit ſolchen bei uns in Deutſchland zu treffen wären, iſt in den Hanſeſtädten verhältnißmäßig ſehr gering; von 381 franzöſiſchen, niederländiſchen, portugieſiſchen und ſpaniſchen Schiffen kamen 1846 nur 57 in indirekter Fahrt nach dem hamburger Hafen; und von 347 Schiffen, welche in demſelben Jahre von transatlantiſchen Häfen kamen, waren 188 deutſche und 63 däniſche (theilweiſe deutſche); dagegen gehörten den Ländern der Navigationsakten und Differenzialzölle, Frankreich, Niederland, Spanien, Portugal und England, nur 46 Fahrzeuge von dieſen letzteren an.

Auch hier haben wir ein ähnliches Reſultat, wie in unſeren Oſtſeehäfen; die Konkurrenz der fremden Schiffe, die man beläſtigen könnte, iſt die kleinſte; die Konkurrenz dagegen derjenigen Schiffe, welche zu Hauſe nicht gegen die deutſchen bevorzugt werden, die der Oſtſeeländer und Norwegens, iſt die größte. Speziell für die hamburgiſche Rhederei ſind es aber die nichthanſeatiſchen und nichtzollvereinsländiſchen deutſchen Schiffe, vorzüglich die hannöverſchen, welche überhaupt als ihre zahlreichſten und ſtärkſten Konkurrenten betrachtet werden müſſen, namentlich im indirekten Verkehr.

Bremen erfreut ſich einer verhältnißmäßig und abſolut noch viel größeren eigenen Rhederei und Schifffahrt als Hamburg, und da hieße es denn doch des Ueberflüſſigen zu viel thun, wollte man auf Koſten des Handels und der übrigen Rhedereiplätze Deutſchlands, wenn auch mit dem Nachtheile fremder Flaggen, jenen Platz ſpeziell begünſtigen. Unter 1605 im Jahre 1846 im bremer Hafen angekommenen eigentlichen Seeſchiffen waren 144 holländiſche, wovon 120 aus Holland in direkter Fahrt kamen, und 7 ſpaniſche, wovon 5 aus Spanien und Cuba; Portugieſen und Franzoſen gar keine, dagegen 1101 deutſche. Im Verhältniß von 11 zu 5 überwiegt alſo dort die deutſche Flagge. Von außereuropäiſchen Plätzen kamen 250 Schiffe, darunter 230 deutſche und 9 däniſche; engliſche nur 6, ſpaniſche nur 5, Franzoſen, Niederländer und Portugieſen gar keine. — Hieraus folgt nicht nur, was die hamburger Schrift anführt, daß ein Differenzialzoll-Syſtem nur darauf gerichtet ſein würde, im transatlantiſchen Verkehr dieſes Platzes 230 Schiffe gegen die Konkurrenz von 11 anderen zu ſchützen, ſondern daß man auch den bremer Rhedern vor allen deutſchen die Macht geben würde, ihre Frachtſätze verhältnißmäßig nach den Differenzialzöllen zu ſteigern. Sie würden den nächſten und bedeutendſten Nutzen von dem Projekte haben, weil unter den 230 deutſchen [1]) Schiffen, die den transatlantiſchen Verkehr vermittelten, nur 14 aus anderen deutſchen Staaten, 189 aber aus Bremen an dieſem Verkehr Theil nahmen. Hoffentlich wird aber die Thorheit der Differenzialzöllner nicht ſo weit gehen wollen, demjenigen, der im Streite der Konkurrenz ſchon bei weitem der ſtärkſte iſt, noch mehr Vortheile gewähren zu wollen — auf Koſten der anderen Mitſtreiter. Nur 23 nordamerikaniſche, 4 ſchwediſche und 1 norwegiſches Schiff, dann die obigen 11 oder 12 anderen fremden Schiffe nahmen

1) In der Tab. I. der hamburger Schrift ſind es nur 203 deutſche Schiffe, im Text werden 230 angenommen, und eben ſo in der Tabelle 7 engliſche, im Text 6. Beruht dies darauf, daß die Tabelle etwa nur die beladenen Schiffe anrechnete, was weiter nicht geſagt iſt?

an dem Verkehr Theil, d. h. die deutſche Flagge ſtand im Verhältniß von 230 zu 40. Sie übertraf um das Fünffache die fremde Flagge. Ein günſtigeres Verhältniß iſt in keinem Staate der Welt erreicht, als Bremen im freien Verkehr in dieſer Beziehung erreicht hat.

Wie nun dieſer Schifffahrts-Verkehr ohne Polizei- und Differenzialſchutz angewachſen iſt, wie faſt wunderbar ſchnell er ſich vermehrt hat in den Händen unſerer Freihandelsmänner, und wie er ſich vermindert hat von Seiten der Flaggen, die doch in ihrem Heimathslande durch Navigations-Akten und Differenzialzölle geſchützt ſind, das iſt aus den Tabellen und Zuſammenſtellungen der hamburger Schrift ſo erſichtlich, daß die günſtige Wirkung des Freihandelſyſtems auf Schifffahrt und Handel keines weiteren Nachweiſes bedarf.

Im Durchſchnitt der 11 Jahre 18$\frac{36}{38}$ bis 18$\frac{44}{46}$ ſtieg die Zahl der aus außereuropäiſchen Häfen (Klein-Aſien und Aegypten nicht mitgerechnet) in Hamburg angekommenen beladenen Schiffe nach ihrer Nationalität: [1]).

Der hamburger von 101 auf 139, d. h. um über 37 pCt.
Der bremer von 6 auf 28, d. h. um mehr als 366 pCt.
Der anderen deutſchen überhaupt von 119 auf 186, d. h. um mehr als 57 pCt.

Dagegen verminderte ſich die Zahl der ankommenden Schiffe ebendaſelbſt von denjenigen Nationen, die durch Differenzial-Zölle oder Navigations-Akten beſchützt ſind, nämlich der franzöſiſchen, niederländiſchen, portugieſiſchen, ſpaniſchen, engliſchen, zuſammen von 95 auf 52, d. h. um mehr als 82 pCt. Unter dieſen Flaggen ging die engliſche am meiſten in jenem Verkehre rückwärts, ja ſelbſt die ſo ſieggewohnte Flagge der Nordamerikaner unterlag der Konkurrenz der bremer und hamburger und zog ſich immer mehr aus dieſem Handel zurück, ſo daß auch ihre Zahl der Schiffe in Hamburg von 37 auf 21 zuſammenſchrumpfte, ſo wie jene zunahmen. — In den Exporten nach transatlantiſchen Häfen von Hamburg aus haben

1) Vergl. Tab. I. der hamburger Schrift.

wir aber [1]) ein eben ſo günſtiges Reſultat für die deutſchen Flaggen, ein eben ſo ungünſtiges für die fremden. Vom Jahre 1837 bis zum Jahre 1846 ſtieg die Zahl der von Hamburg nach transatlantiſchen Häfen beladen abgegangenen Schiffe, der hamburgiſchen von 107 auf 138, der bremiſchen von 5 auf 12 und der deutſchen überhaupt (ohne die däniſchen, d. h. theilweiſe deutſchen) von 115 auf 164, während die Zahl ſolcher großbritaniſchen von 108 auf 38 fiel und die der nordamerikaniſchen ſelbſt von 19 auf 5 ſank.

Nimmt man endlich den ganzen Schifffahrtsverkehr von und nach Hamburg mit den transatlantiſchen Plätzen, ſo vermittelten ihn im Jahre 1837 nur 229 deutſche Fahrzeuge nebſt 82 unter däniſcher Flagge (d. h. theilweiſe deutſche): im Jahre 1846 aber ſchon 352 deutſche nebſt 98 unter däniſcher Flagge, während der Theil, den die Engländer, (d. h. die ſtärkſten Konkurrenten noch vor dieſen 10 Jahren) an demſelben nahmen, von 187 Fahrzeugen auf 58 herabgeſunken war.

Da Hamburg nun nicht nur den größten transatlantiſchen Handel Deutſchlands überhaupt darſtellt, ſondern auch unter den europäiſchen Handelsplätzen außer London und Liverpool bei weitem den größten Handel mit transatlantiſchen Ländern treibt, ſo iſt die fortlaufende, ſehr bedeutende Zunahme der deutſchen Flagge in dem Verhältniſſe ein ſo erfreuliches Zeichen für den Aufſchwung unſerer Rhederei, daß man dieſelbe nicht leichtſinnig durch ein Höherſchrauben der Frachtſätze für den Handel ſtören wird. Bedenkt man aber ferner, daß ſelbſt für dieſen größten Handelsplatz in Bezug auf transatlantiſche Verbindungen, die Deutſchland hat, der europäiſche Schifffahrtsverkehr über 6mal mehr Schiffe beſchäftigt und beinahe 6mal mehr Laſten in Anſpruch nimmt, als der außereuropäiſche, ſo wird es auch hoffentlich dem blödeſten Auge klar werden, welche Thorheit darin läge, auf Koſten des wichtigeren Handels

1) Tab. XXII. u. XXIII. der hamburger Schrift.

und der größeren Schifffahrt den unwichtigeren Theil zu heben [1]).

Der Umstand aber, daß Bremen hierin vielleicht ein anderes Intereſſe hat als Hamburg, kann nichts an der Sache ändern. Die Schifffahrtsbewegung zwiſchen Hamburg und den transatlantiſchen Ländern wurde 1846 durch 347 angekommene und 299 abgegangene Schiffe repräſentirt, im Ganzen alſo durch 746, während dieſelbe Schifffahrtsbewegung von Bremen nur 564 Schiffe in Anſpruch nahm; 250 angekommene und 314 abgegangene Schiffe; — bedenkt man aber, daß unter den 314 von Bremen abgegangenen Schiffen 236 Auswandererſchiffe waren [2]), ſo wird man wohl dieſen deutſchen Induſtrie-Artikel als Frachtwaare nicht noch mehr durch Differenzial-Zölle vermehren wollen, indem man die transatlantiſchen Handels-Verbindungen jenes Platzes vermehrt. Daß die bremer Rheder gern mehr andere Exporte von Deutſchland nach transatlantiſchen Ländern hätten, kann wenig oder gar nicht in Anſchlag kommen, da dieſer Wunſch im exceptionellen Intereſſe der bremer Rheder liegt, alle anderen deutſchen Handelsplätze aber hauptſächlich auf den europäiſchen Handel hingewieſen ſind und die bremer Rhederei ſchon an ſich den größten Aufſchwung unter allen deutſchen Seeſtädten genommen hat. —

Dies waren die Intereſſen der betreffenden Schifffahrt, nun zu denen des hanſeatiſchen und deutſchen Handels. — Bei den verſchiedenen Vorſchlägen zur Einführung eines Differenzialzoll-Syſtems waltet neben der Abſicht, die inländiſche

1) Nach der Tab. XXI. der hamburger Schrift gingen beladene Schiffe im Jahre 1846 von Hamburg ab:
nach europäiſchen Häfen 1870, groß 158,641 Laſten;
nach außereuropäiſchen 284, groß 27,904 Laſten à 6000 Pfd.
Von Bremen:
nach europäiſchen Häfen 1236 mit 63,924 Laſten à 4000 Pfd;
nach außereuropäiſchen 347 mit 68, 710 Laſten. Vgl. aber auch Tab. XIX.
Bremen iſt der einzige Hafen Deutſchlands, der ein ſo eigenthümliches Intereſſe zu den transatlantiſchen Ländern vertritt.

2) Vergleiche Tab. XVIII. der hamburger Schrift.

Rhederei zu unterſtützen, auch der Zweck vor, der *inländiſchen Induſtrie* durch Beförderung des unmittelbaren Abſatzes ihrer Erzeugniſſe *nach den transatlantiſchen Ländern* zu Hülfe zu kommen. Es iſt dies Letztere, wie wohl zu bemerken, die *einzige* Rückſicht, aus welcher ein ſolches Differenzialzoll-Syſtem den binnenländiſchen Zollvereins-Staaten, d. h. *allen* außer Preußen zur Annahme empfohlen werden könnte.

Die Proponenten jenes Syſtems denken ſich den Erfolg deſſelben gewöhnlich in folgender Art. Durch Differenzialzölle gegen fremde Schiffe ſoll ſich die nationale deutſche Rhederei vermehren, die den Handel nach Amerika hin vermittelt; durch Differenzialzölle gegen Ladungen und indirekt bezogene Produkte ſollen ſich die Handelsverbindungen für den direkten Verkehr mit jenen Ländern nach und von unſeren Häfen, namentlich den Nordſeehäfen, vermehren; um ſo mittelbar auch wieder mehr Gelegenheiten des direkten Abſatzes in jenen Ländern darzubieten. Nicht in der Wohlfeilheit und Güte ſehen jene Proponenten und Induſtriellen die ſicherſte Möglichkeit des vermehrten Abſatzes der Waaren, ſondern ſie ſuchen ſie zunächſt *in der Vermehrung der Transportmittel und Handelsverbindungen.*

Es fragt ſich alſo, ob dieſe letzteren genügen, auf transatlantiſchen Märkten die deutſchen Fabrikate eben ſo wohlfeil an den Mann zu bringen, als die anderer Nationen, ob hinreichend Schiffe für ihre Ausfuhren vorhanden ſind, und ob die Frachtſätze ſo niedrig ſind, daß dieſe Waaren leicht dorthin transportirt werden können; endlich ob ſo viele direkte Verbindungen zwiſchen den Nordſeeſtaaten und den transatlantiſchen Ländern vermittelſt der Einfuhren von daher beſtehen, daß es auch im Intereſſe des Kaufmanns läge, nicht blos auf den Bezug von Kolonialwaaren, ſondern auch auf den Abſatz nationaler Fabrikate zu denken.

Zwar, wenn man weiß, daß die deutſchen Rheder nach den ſchwediſchen und normänniſchen die wohlfeilſten Frachtſchiffer der Welt ſind, wenn man ferner weiß, daß gerade keine Abneigung oder kein Haß in Amerika gegen gute und wohlfeile

deutſche Waaren exiſtirt, ſo ſollte man glauben, es müßten ſich dieſe erwünſchten Handelsbeziehungen, ſo weit ſie möglich ſind, auf natürlichem Wege ſo ziemlich von ſelbſt machen, es müſſe ſich ſchon eine Gegenſeitigkeit der Bezüge zwiſchen transatlantiſchen Ländern und unſeren deutſchen von ſelbſt gebildet haben.

Nun finden wir aber, daß von Bremen und Hamburg alljährlich noch immer eine Menge Schiffe in Ballaſt nach den transatlantiſchen Plätzen abgehen, daß Hunderte die ſchlechtere Frachtwaare der Auswanderer aufnehmen, und daß unter den vielen Hunderten *beladener* Schiffe wohl wenigſtens *mehrere hundert* zu finden wären, die zur Komplettirung ihrer Fracht gern noch gute deutſche Waare aller Art nähmen, wenn nur die Kaufleute ihres Abſatzes einigermaßen ſicher wären. [1]). Da ſo die Rheder und Kaufleute gern den Bedürfniſſen der Fabrikanten entgegenkommen würden, wenn dieſe nur ein gleich gutes und gleich wohlfeiles Produkt liefern, wie andere Nationen, ſo ſieht man in der That nicht ein, wie dieſer Umſtand bei ſo günſtigen Abſatzverhältniſſen und wohlfeilen deutſchen Transportmitteln nach jenen Ländern hin durch Differenzialzölle abgeſtellt werden ſoll.

Ja eben dieſe Kaufleute der Hanſeſtädte gewähren den binnenländiſchen Fabrikanten den eminenten Vortheil wohlfeileren Abſatzes ihrer Waaren durch die wohlfeileren Transportmittel, die im freien Handel ſich darbieten. Sonderbar muß es doch in der That erſcheinen, wenn unſere vorzugsweiſe ſogenannten Induſtriellen dadurch den Abſatz ihrer Fabrikate vermehren wollen, daß ſie zunächſt durch Unterſchiedszölle gegen die Flaggen die Frachtſätze der Schiffe vertheuern, die ihre Waaren nach transatlantiſchen Plätzen ſpediren. — Die Hanſeſtädte laſſen alle Schiffe aller Nationen zu, die freieſte Konkurrenz im Kommen und Gehen, um eben ſo wohl für Einfuhren wie Ausfuhren die

1) Auch dieſer letzere Punkt ergiebt ſich ganz einfach aus der Vergleichung der Schifffahrtsliſten nach den Laſten, mit welchen die Schiffe abgehen. Die Mehrzahl derſelben hat nicht das Glück, komplett beladen die Reiſe unternehmen zu können.

meiſten und wohlfeilſten Transportmittel zu ſchaffen; ſie wiſſen wohl, daß wenn erſt fremde Schiffe am Kommen verhindert werden, ſie dann auch weniger Schiffe für das Gehen, d. h. die Verladung haben werden; die Differenzialzöllner wollen umgekehrt damit anfangen, weniger Schiffe, wenn es nur nationale ſind, für die Vermehrung des Abſatzes ihrer Produkte zu haben. Daß ſie auf kindliche Weiſe damit ihren Zweck verfehlen, ſcheinen ſie nicht zu ſehen. „Es ſoll ſich ja der Handel, es ſollen ſich ja die Handelsverbindungen erſt bilden.“ Gut alſo; wir fangen mit dem Einfuhrhandel an, der die vermehrten Ausfuhren deutſcher Induſtrie-Erzeugniſſe hervorrufen ſoll.

Zunächſt wird alſo nach der obigen Auseinanderſetzung (Abſchnitt I.) die Belaſtung der nichtbegünſtigten Flaggen die Schifffahrt in den Häfen vermindern und die Frachtſätze der begünſtigten Flaggen ſteigern; die Einfuhren der Waaren müſſen ſich alſo vermindern oder müſſen ſich vertheuern; die Handelsverbindungen werden abnehmen und entweder die Konſumenten oder die Staatskaſſe, je nachdem die Zölle erhöht werden oder ein Zoll-Rabatt bewilligt wird, einen Ausfall von einigen Millionen in ihren Kaſſen erleiden. Doch dieſe Ausfälle werden mit der Hoffnung der Differenzial-Zöllner aufgewogen, daß allmälig durch die Vermehrung der nationalen Schiffe auch die Handelsverbindungen ſich vermehren werden; die letzteren etwa bis zu der Höhe wieder hin, wo ſie gegenwärtig ſchon ſtehen: denn daß ſie über dieſe Höhe hinaus durch Differenzialzölle ſteigen können, dafür iſt gar kein Grund angeführt. Wenn ſo viele nationale und gleichgeſtellte Schiffe vorhanden ſein werden, daß ſie die gegenwärtige Conſumtion der transatlantiſchen Waaren wieder gleich wohlfeil, wie jetzt alle fremden und nationalen zugleich, vermitteln, dann erſt wird auch die gleiche und gleich wohlfeile Conſumtion, z. B. von Kolonialwaaren, wieder eintreten. Wie eine Vermehrung der Conſumtion eintreten könne durch Vertheuerung derſelben und allmälige Gleichſtellung in den früheren Koſten, dies ſoll noch erſt nachgewieſen werden; denn ſetzt man alles nicht hieher Gehörige gleich, z. B. ſieht man, wie man muß, nicht auf die Vermehrung der Con-

ſumtion durch das Anwachſen der Bevölkerung oder durch den vermehrten Wohlſtand, die vermehrte Zahlungsfähigkeit derſelben, ſo läßt ſich gar kein anderer Grund für die Vermehrung der Handelsverbindungen denken, als die immer größere Leichtigkeit und Wohlfeilheit derſelben. — Nun wird aber durch jenes Syſtem auch noch der indirekte Handel, alſo der indirekte Bezug der Einfuhren von Kolonialwaaren, vertheuert. Es würde alſo jedenfalls auch eine neue Verminderung der Conſumtion und dadurch der Handelsverbindungen entſtehen, ſobald der Erſatz durch direkte Bezüge zu gleich wohlfeilen Preiſen nicht geleiſtet werden könnte. In den Oſtſeehäfen wäre dies, wie wir früher nachgewieſen haben, der Fall; es müßte dort ein ſehr bedeutender Ausfall und eine ſehr bedeutende Vertheurung der Kolonialwaaren eintreten, wenn ſie nicht mehr in England, Holland, Frankreich, Belgien und den Hanſeſtädten eingenommen werden dürften; in den Hanſeſtädten ſteht es anders, da wird ſchon gegenwärtig mehr von den meiſten und wichtigſten transatlantiſchen Produkten auf direktem Wege bezogen, als das ganze Zollvereins-Gebiet konſumirt, das von jedem dieſer Häfen verſorgt wird und verſorgt werden kann.

Die anliegende, auf einen Konſulats-Bericht gegründete Nachweiſung über den hamburger Kolonialwaaren-Handel für das Jahr 1846 kann hierüber einige Auskunft geben[1]). Es

1) **1 8 4 6.**

	Der Import Hamburgs hat betragen: überhaupt	davon unmittelbarer transatlantiſcher	Eingang beim Haupt-Zollamte in Wittenberge und per Eiſenbahn.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1) Zucker	730,000	707,000	361,018
2) Kaffee	667,361	509,230	326,935
3) Taback	86,303	74,986	46,774
4) Baumwolle	215,603	59,955	180,494
5) Reis	122,698	86,096	32,474
6) Wildhäute	82,481	52,024	59,285
7) Indigo	19,680	816	5,065
8) Thee	18,283	13,975	1,504
9) Kakao	15,140	13,530	8,180

geht daraus hervor, welche höchſt bedeutende transatlantiſche Einfuhr, beſonders in Zucker und Kaffee — als den beiden Haupt-Artikeln des transatlantiſchen Handels, — Hamburg ſchon jetzt hat; minder bedeutend iſt dort in Hamburg die Zufuhr an Tabacken, für welche Bremen, und zwar dies ebenfalls in direkten Zufuhren, und an Wildhäuten, wofür Antwerpen prävalirt. Nur rohe Baumwolle und Indigo werden überwiegend aus europäiſchen Entrepots, erſtere vom liverpooler, letzterer vom londoner Markte bezogen. Sicher aber kann es unſeren Spinnern nicht zuſagen, daß man ihnen den Bezug der Baumwolle, die jetzt von allen Märkten her frei eingeht, durch Differenzial-Zölle vertheuert; ſicher kann man annehmen, daß es nicht in ihrem Intereſſe liegt, der Geſammtheit derſelben für ihren Abſatz im Inlande eine Belaſtung aufzubürden, um den wenigen, die im Stande wären, Twiſte nach Amerika hin abzuſetzen, vermehrte direkte Handelsverbindungen zu ſchaffen; noch weniger aber kann es im Intereſſe unſerer Weber liegen, ihnen im In- und Auslande eine vermehrte Konkurrenz ſolcher

---

Bemerkungen.

Zu 1. Nach der eingereichten Konſulats-Ueberſicht über den Waaren-Import in Hamburg und dem für die aufgeführten verſchiedenen Kollis dieſſeits angenommenen Gewichte berechnet ſich der direkte Import an Zucker:

auf 1,276,483 Ctr. und der indirekte
auf 41,285 Ctr., alſo zuſammen
auf 1,317,768 Ctr.

Nach anderen kaufmänniſchen Berichten hat indeſſen der geſammte Zucker-Import Hamburgs in 1846 nur 73,000,000 Pfd., im Vergleich gegen die vorgedachte Menge alſo ſo bedeutend weniger betragen, daß jedenfalls die dabei für die verſchiedenen Kolli-Arten angenommene Centnerzahl, welche ſich u. A. auch aus der veränderten Faſtage erklären läßt, womit der Zucker in den Zollverein eingeht, nicht zutreffend ſein wird.

Bei der nebenſtehenden Auftragung iſt daher der geſammte Import Hamburgs an Zucker in Uebereinſtimmung mit den ſonſtigen kaufmänniſchen Berichten zu 73 Millionen Pfunden oder zu 730,000 Centner angenommen und davon als unmittelbarer Eingang 96 % angeſetzt, als ſo viel ſolcher nach dem aus der Eingangs erwähnten Konſulats-Ueberſicht erſichtlichen Verhältniſſe des direkten und des indirekten Imports beträgt.

Fabrikate fremder Nationen zu erſchaffen, welche dieſe Laſten nicht zu tragen haben — blos der Hoffnung zu Liebe, vermehrte Handelsverbindungen nach fremden Märkten hin erſtehen zu ſehen. Indigo aber kann nicht füglich von anderswo als dem londoner Markte, wo die großen Auktionen der oſtindiſchen Kompagnie ſtattfinden, bezogen werden.

Nun aber läßt die dritte Zahlenkolonne der beigelegten Nachweiſung erſehen, daß die von Hamburg aus zu Waſſer und zur Eiſenbahn ſtattfindenden Zufuhren nach dem Zollverein in faſt allen Artikeln, mit Ausnahme der Baumwolle und des Indigo, weit hinter den unmittelbaren transatlantiſchen Bezügen nach Hamburg hin zurückbleiben. Zucker, Kaffee, Taback, Reis, Thee und Kakao werden in viel größeren Quantitäten direkt von Hamburg bezogen, als ſie von eben dort nach dem Zollverein abgeſetzt werden können. Wir ſagen „abgeſetzt werden können", weil nicht einzuſehen iſt, weshalb, wenn einmal jene Quantitäten auf dem hamburger Markte vorhanden ſind, die Zollvereins-Länder, die von dort aus ſich mit ihrem Bedarfe verſorgen, nicht mehr davon nehmen ſollten, wenn ſie mehr bedürften. Es geht aber dieſer Ueberſchuß des in Hamburg direkt Bezogenen über den Bedarf des Zollvereins in die Hunderttauſende von Centnern. Nimmt man nun in runder Summe dieſen Ueberſchuß zu 623,000 Centner an — die Tabelle weiſt noch mehr aus — ſo wären dies ſchon über 100 Schiffsladungen (à 6000 Ctr.), welche Hamburg allein vermittelſt der Einfuhren von Kolonialwaaren mehr von transatlantiſchen Ländern empfängt, als der Zollverein braucht. Wie viele überſchüſſige und bereits vorhandene Handelsverbindungen und Schiffe bieten ſich alſo unſeren Induſtriellen dar, welche ſie für ihren Abſatz auf dem Wege der Retouren benutzen können! — So viel geht ſicher aus dieſen Nachweiſungen hervor, daß das von den Vertheidigern des Differenzialzoll-Syſtems als ſo höchſt wünſchenswerth bezeichnete Verhältniß des unmittelbaren Bezugs unſeres zollvereinsländiſchen Bedarfs an Kolonialwaaren inſofern bereits eingetreten iſt, als wir den Vorhafen Hamburg auf eine oder die

andere Weiſe für den Zollverein nicht entbehren können. Es fragt ſich alſo, was ſoll durch die 10 oder 20 pCt. Rabatt für die unmittelbare transatlantiſche Zufuhr weiter erkauft werden, als etwa das Vergnügen, durch Konſulats-Atteſte jenſeits und dieſſeits des Oceans die Ueberzeugung feſtzuſtellen, daß unter dem im Zollverein verzehrten Zucker und Kaffee auch nicht ein Pfund bei ſeiner Reiſe vom Urſprungslande nach dem hamburger Hafen ein anderes europäiſches Entrepot paſſirt habe? Die Antwort iſt, nur die Vernichtung unſeres Oſtſeehandels, der wegen der Gegenſeitigkeit ſeiner Ausfuhren und Einfuhren auf ein anderes Intereſſe, nämlich das des größeren indirekten Bezugs, hingewieſen iſt und deshalb die höheren Zölle zu tragen hätte. — Wollen wir aber dieſe Beeinträchtigung unſerer eigenen Häfen, unſeres eigenen Abſatzes, unſerer eigenen Produktion mit unſerem Gelde erkaufen?

Man kann es dem hamburger Senat nicht genug Dank wiſſen, daß er in unſerem, wie in ſeinem Intereſſe es durch ſeine umfaſſende Denkſchrift auf das klarſte nachgewieſen hat, nicht nur wie ſchädlich, ſondern auch wie völlig unnütz Differenzialzölle für den vermeintlichen Zweck ſein würden. Denn auch abgeſehen von dem Bedarf der *Zollvereins-Gebiete*, welche Hamburg und Bremen verſorgen, abgeſehen alſo von unſerem Intereſſe, überwiegt der *direkte* Bezug aller transatlantiſchen Produkte in beiden Hanſeſtädten, die ſie überhaupt als *Zwiſchenmärkte* für den Weltverkehr wie als Emporien des deutſchen Zollvereins beziehen, *dermaßen* den indirekten Bezug, daß z. B. nach Tabelle VIII. jener Denkſchrift S. 23 für das Jahr 1845 das Verhältniß der *direkten* Importation zur Geſammt-Einfuhr in Hamburg ſich ſtellt:

für	Rohzucker	auf	92	pCt.
„	Farbehölzer	„	89	„
„	Kaffee	„	83	„
„	Häute	„	79	„
„	Taback	„	59	„
„	Baumwolle	„	55	„
„	Reis	„	45	„

Bei dieſen Veranſchlagungen aber ſind noch alle jene Einfuhren außer Rechnung geblieben, die landwärts und aus Altona nach Hamburg kamen, von denen wenigſtens drei Viertel den direkten Importationen zuzuzählen ſind, ſo wie die Einfuhren von deutſchen Häfen, z. B. Bremen nach Hamburg, als indirekte angeſetzt ſind; obwohl von 7 Mill. Pfund indirekt bezogenem Tabacl 5 Mill. Pfund von Bremen kamen.

Ergiebt ſich alſo ſchon hieraus ein überraſchend günſtiges Reſultat für die direkte Importation des bedeutendſten Nordſeehafens, ſo iſt dies für Bremen verhältnißmäßig noch in viel höherem Grade der Fall. Es betrug hier im Jahre 1846 die direkte Einfuhr

von	Taback	92	pCt.
„	Baumwolle	92	„
„	rohen Häuten	91	„
„	Zucker	90	„
„	Farbehölzern	89	„
„	Kaffee	87	„
„	Reis	80	„

Es läßt ſich aber von Bremen eben deshalb, weil das Gebiet, welches es im deutſchen Zollverein verſorgen kann, kleiner iſt als das Hamburgs, ſagen, daß es den Bedarf ſeiner Zollvereins-Hinterländer in noch höherem Grade mit direkt bezogenen transatlantiſchen Produkten befriedigt, als Hamburg. Da nun die direkte Einfuhr desjenigen unſerer Oſtſeehäfen, Stettins, der am meiſten transatlantiſche Verbindungen hat, nur reſpektiv für Kaffee 43 pCt., für Rohzucker 46 pCt., für Baumwolle 14 pCt., für Taback 89 pCt., für Reis 23 pCt., für Farbehölzer 69 pCt. betrug, ſo läßt ſich das Differenzialzoll-Projekt für Deutſchland etwa in folgende Worte ſeinem Zwecke nach überſetzen: Die Frachten unſerer Schiffe ſollen theilweiſe vertheuert, die Handels-Verbindungen vermindert, der wichtigſte Handel theilweiſe zerſtört werden, damit die Bremer, die es wünſchen, und die Hamburger, die es nicht wünſchen, immer noch mehr, als es ſchon geſchieht, ihre direkten Importationen über den Bedarf der deutſchen Hinterländer hinaus vermehren,

um ſo den Zollvereins-Ländern die durch Differenzialzölle vertheuerten Waaren, allen anderen fremden Nationen aber, die ſo vernünftig ſind, keinen Unterſchied zu machen, die indirekt oder direkt bezogenen Waaren wohlfeiler zu liefern: denn es wird ja doch dieſer unſinnige Zweck durch die Hoffnung verſüßt, daß dereinſtmals unſere deutſchen Handels Verbindungen wieder jene Höhe erreichen werden, die ſie jetzt ſchon erreicht haben.

Der hamburger Senat iſt (S. 25 der Denkſchrift) ſo kühn, anzunehmen, man werde die Sache nicht auf die Spitze treiben und verlangen wollen, daß z B. Bremen, ſtatt der bisherigen 92 pCt. ſeiner Tabacks-Einfuhr, und Hamburg, ſtatt der bisherigen 92 pCt. ſeiner Zucker-Einfuhr, künftig auch noch die fehlenden 8 pCt. direkt von jenſeits des Oceans holen ſollen; wir unſererſeits theilen dieſe Hoffnung auf den Verſtand der Schutzzöllner nicht; wir glauben kurz und einfach, daß ſie ſich durch nichts belehren laſſen werden, weil ſie ſonſt ihre eigene Unfähigkeit eingeſtehen müßten, aus ſelbſteigener Induſtrie den vermeintlichen Mangel an Abſatz zu heben, den ihre Produkte erleiden. Was hilft es, daß man ihnen vorhält, wie der kleine Theil des indirekt bezogenen Kaffee's in den Nordſeehäfen aus Holland kömmt, deſſen Kolonial-Syſtem wir nicht ſogleich durch Differenzial-Zölle ſtürzen können; was hilft es, ihnen die Ausfälle vorzuhalten, welche die Konſumenten, der Handel und die Finanzen erleiden werden; was hilft es, ſie zu belehren, wie der kleine Theil des indirekten Bezugs von Rohzucker aus England gar nicht in Anſchlag zu bringen iſt gegen den viel größeren, direkt bezogenen Theil in den Händen der ſchon durch Zoll-Rabatt begünſtigten Fabrikanten; was hilft es, zu zeigen, wie die Surate-Baumwolle dem größeren Theile nach, trotz aller Differenzialzölle, doch immer über England bezogen werden müßte, wie der Indigo eben daher kommen wird; was hilft es, ſie zu belehren, daß ſo große Zwiſchenmärkte, wie London, Liverpool und Hamburg, ſich nur auf dem natürlichſten Wege bilden, ſich nicht erzwingen laſſen und doch den Induſtriellen den Vortheil gewähren, ihre Rohſtoffe und Hülfsmittel der

Fabrikation in größter Quantität und beſter Qualität (namentlich Baumwolle und Indigo) zu beziehen, zu jeder Zeit und zu allen Preiſen zu beziehen? Alles dies hilft nichts; ſie wollen keine Gründe; und wenn Gründe ſo gemein wären, wie Brombeeren, ſie wollen Hoffnungen. Sie ſind die Männer der Zukunft, jener leeren Zukunft, die auf Dornen ſchläft und von Roſen träumt; die Donquichote der Induſtrie, die an Zahlen, Gründen und Nachweiſungen nur die Proſa der Gegenwart erkennen und den Verſtand der reellen Wirklichkeit haſſen.

Viel geſcheidter wäre es vielleicht geweſen, ihnen eine poetiſche Schilderung der ſchon in fremden und recht fernen Welttheilen beſtehenden Handels-Etabliſſements unſerer Hanſeſtädte vorzuführen, ihnen in blumenreicher Sprache, ihren Wünſchen gemäß, vorzuphantaſiren, wie Chineſen und Nord-Amerikaner nun auch anfangen, nicht mehr blos auf das Indigenat der einwandernden Perſonen, ſondern auch der Waaren zu ſehen, wie man bei fremden Nationen ſchon anfange, eine brüderliche Liebe zu den deutſchen nationalen Produkten zu fühlen, eine Vorliebe, die hoffentlich noch ſo weit ſich ſteigern werde, daß man auch die Fabrikate, welche ſchlechter und theurer ſind als die engliſchen, ſchweizeriſchen und franzöſiſchen, blos deshalb kaufe, weil ſie dem nationalen deutſchen Schutzzoll-Syſtem entſproſſen ſeien, und daß man jenſeits des Oceans hin wiederum hoffe, auch der deutſche Fabrikant werde ſich beim Schlürfen des Kaffee's und Thee's mit Zucker erinnern, wie es eigentlich nur die chineſiſche und braſilianiſche Nationalität, die nationale Arbeit ſei, die er trinke, verdaue und deshalb theurer bezahlen könne.

Der Senat von Hamburg iſt in ſeiner Denkſchrift ſo beſcheiden geweſen, nur mit einigen Worten die vielen hanſeatiſchen Handels-Etabliſſements in allen Welttheilen zu erwähnen, welche den Abſatz auch der deutſchen Produkte dort, wie der transatlantiſchen, nach uns hin vermitteln. Es möchte aber vielleicht eine genauere Nachweiſung derſelben mit ihren ſehr bedeutenden Geſchäftskreiſen unſeren Fabrikanten am deutlichſten zeigen, welche Mittel in den Händen jener Kaufleute exiſtiren, wirklich

gute und für den Markt verſtändig und wohlfeil gearbeitete Waaren an den Mann zu bringen, und wie es im Intereſſe jener Kaufleute liegt, wenn ihnen nur anders die Möglichkeit geboten wird, als Retouren ihrer Schiffsladungen oder durch anderweitige Vermittelung aus ihrem Vaterlande auch deutſche Waaren zum weiteren Vertriebe zu beziehen. — Neben den deutſchen 61 (nicht hanſeatiſchen) Handels-Etabliſſements befanden ſich ſchon im Jahre 1844 — 45 73 hanſeatiſche Etabliſſements in Nordamerika; 3 hanſeatiſche in Galveſton und Houſton (Texas); 8 nicht hanſeatiſche deutſche und 40 hanſeatiſche in Mexiko (zu Veracruz allein 11, Tampiko 4, Mazatlan 5 und 10 in anderen weniger bedeutenden Plätzen); in Central-Amerika 1 hanſeatiſches; in Weſtindien 27 hanſeatiſche, neben 6 anderen deutſchen; in Venezuela 23 hanſeatiſche, neben 2 anderen deutſchen. Außerdem in Südamerika und den Ländern der Weſtküſte, in Braſilien, Peru und Chili, 67 hanſeatiſche, neben 31 anderen deutſchen; in Oſtindien und China 7 hanſeatiſche, neben 7 anderen deutſchen, wovon die Anzahl der erſteren neuerdings noch ſtärker in China und dem holländiſchen Oſtindien angewachſen iſt; in Afrika 9 hanſeatiſche, neben 2 anderen deutſchen. Im Ganzen 227 hanſeatiſche, neben 116 nicht hanſeatiſchen deutſchen.

Wenn es alſo einem Handelsſtande zu verdanken iſt, daß die direkten Verbindungen mit den transatlantiſchen Ländern ſich in allen Weltgegenden vermehrt haben, daß deutſcher Name, Flagge und Produkte immer mehr und mehr bekannt werden, ſo kann ſich dieſes Verdienſtes der hanſeatiſche vor Allem rühmen.

Daß nun aber dieſe beſtehenden Schifffahrts- und Handels-Verbindungen Bremens und Hamburgs vollkommen genügen, um beim unmittelbaren Waaren-Austauſch die Gegenwerthe den transatlantiſchen, wie europäiſchen Märkten in deutſchen Induſtrie-Erzeugniſſen zu liefern, darüber dürfte die hiernächſt beigefügte (auch in anderen Beziehungen intereſſante) Nachweiſung über den Waaren-Ausgang an den wichtigeren Weberei-Fabrikaten des Zoll-Vereins von 1845 hinreichenden Ausweis geben.

Nachweiſung

des Ausgangs an wichtigeren Weberei-Fabrikaten aus dem Zollverein im Jahre 1845.

Gegenſtände.	Es ſind ausgeführt: 1. An der Gränze gegen a. Rußland, Polen und Oeſterreich (einſchließlich Krakau).	b. die Schweiz und Frankreich.	c. Belgien und Holland.	d. Hannover u. Mecklenbg (Land- und Weſer abwärts.)	2. Elbwärts über Wittenbge.	3. durch die Oſtſee-Häfen.	4. Zuſammen.
	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.
1) Ungebleichtes drei- und mehrdrähtiges, ungleichen gezwirntes, gebleichtes oder gefärbtes Baumwollengarn	16,532	294	8,477	2,248	67	62	27,680
2) Baumwollene Waare	24,242	3,704	13,023	15,885	18,980	923	76,757
3) Graue Packleinwand und Segeltuch	1,081	365	6,017	14,913	15,258	1,859	39,493
4) Rohe Leinwand, roher Zwillich und Drillich	1,206	2,279	559	5,888	24	2,390	12,346
5) Gebleichte, gefärbte, gedruckte ꝛc. Leinwand, Zwillich und Drillich ꝛc.	4,057	1,263	3,510	11,318	35,241	2,519	57,908
6) Bänder, Batiſt ꝛc. Geſpinnſte und Treſſenwaare ꝛc von Leinen	842	845	476	1,059			3,222
7) Seidene Zeug- und Strumpfwaare, Tücher, Bänder ꝛc.	571	306	3,270	2,596	164	31	6,938
8) Mit Seide gemiſchte Waaren	479	194	2,348	1,415	472	7	4,315
9) Wollene Zeug- und Strumpfwaaren ꝛc	16,293	10,704	13,920	27,593	7,826	129	76,465
Darunter ungewalkte, bedruckte, geſtickte oder broſchirte	(405)	(466)	(63)	(404)	(158)		(1,496)
Summa	65,003	19,952	51,600	82,615	78,032	7,920	305,024

Vergleicht man danach die Wichtigkeit der Häfen an der Nordſee für den Export unſerer Fabrikate, ſo iſt Hamburg als einzelner Platz allen einzelnen anderen Plätzen gegenüber ſicher der wichtigſte und größte; denn man kann annehmen, daß ſo gut wie Alles, was über Wittenberge die Elbe abwärts ausgeführt wird, über Hamburg ſeinen Weg ins Ausland nimmt, und daß nur von den hannoverſchen, bremiſchen und mecklenburgiſchen Seeküſten aus zuſammengenommen etwas mehr an Fabrikaten ausgeführt wird, als von Hamburg allein. Für die Ausfuhren an deutſcher Leinwand übertrifft Hamburg allein alle anderen Exportplätze, auch wenn wir, wie es in der Tabelle geſchehen iſt, ſo bedeutende Ausfuhrlinien, wie Rußland, Polen und Oeſterreich, ſämmtliche Oſtſeehäfen, die Schweiz und Frankreich immer zuſammennehmen; eben ſo übertrifft Hamburg allein im Export für Baumwollenwaaren alle anderen Seeplätze zuſammengenommen, während dies mit Bremen für die wollenen, Zeug- und Strumpfwaaren der Fall iſt. Vergleicht man aber die Wichtigkeit ſämmtlicher Nordſee-Häfen für die Ausfuhren an Weberei-Produkten des Zollvereins überhaupt mit ſämmtlichen anderen Ausgangslinien, ſo daß man das, was über Hannover (und Mecklenburg) land- und weſerabwärts ausgeführt wird, mit dem elbwärts über Wittenberge Ausgeführten zuſammennimmt, ſo iſt dies weit mehr, als die Hälfte alles desjenigen, was überhaupt vom ganzen deutſchen Zollverein in dieſen Produkten an das Ausland abgeſetzt wird.

Nun aber beträgt die Geſammt-Summe der Centnerzahl aller Ausfuhren des deutſchen Zollvereins in Weberei-Produkten (305,000 Centner) noch nicht die Hälfte der Schiffsladungen, welche jährlich über das Bedürfniß des Zollvereins die direkten Einfuhren von transatlantiſchen Produkten in Hamburg allein zur Verfügung für dieſe Ausfuhren ſtellen (über 623,000 Ctr. Tragfähigkeit); d. h. aber mit anderen Worten, Hamburg allein bietet ſchon für den wichtigſten Export-Artikel der deutſchen Induſtrie mehr als das Doppelte von überſchüſſigen Abſatzmitteln nach transatlantiſchen Ländern dar, als ſämmtliche Induſtriellen des Zollvereins gegenwärtig in Anſpruch nehmen

könnten, würden ſie auch alle dieſe Exporte nach allen Ländern über Hamburg ausführen. — Nähme man endlich die Transport- und Abſatzmittel ſämmtlicher Nordſeehäfen zuſammen, ſo bekäme man dadurch einen ſo ungeheuren Ueberſchuß von beſtehenden Handelsmitteln und Handelsverbindungen, welche durch die Einfuhren auch für die Ausfuhren ſich darbieten, daß es ein gränzenloſer Unſinn wäre, durch eigene Beförderungsmittel der Einfuhren (Differenzialzölle) die Ausfuhren und Abſatzmittel deutſcher Induſtrie-Erzeugniſſe noch weiter fördern zu wollen. Gewiß ergiebt ſich hiernach, daß gar kein Grund vorhanden ſein kann, durch Begünſtigung der hanſeatiſchen Kolonialwaaren-Händler unſeren Exporteuren vermeintliche Vortheile zuzuwenden. — Vielmehr beruht dieſe ganze Anſicht von der Nothwendigkeit der Differenzialzölle nur auf der faktiſch irrthümlichen Vorausſetzung, daß nicht genug Verkehrsmittel zwiſchen Deutſchland und den transatlantiſchen Ländern vorhanden wären, und der eben ſo irrthümlichen abſtrakten Vorausſetzung, daß Einfuhr und Ausfuhr gleichſam in einem ſolidariſchen Zuſammenhange ſtänden, daß ſie ſich in Einer Hand befänden, daß ſie Zug um Zug ſtattfänden, ſo daß etwa jeder Kaufmann, der Importeur iſt, auch wieder Exporteur ſein müſſe, und zwar immer dem Gewichte oder Werthe nach ſo viel einführe, wie er wieder ausführe. So wahr es iſt, daß die Blüthe und Förderung des Handels zwiſchen zweien und mehreren großen Ländern auf der Gegenſeitigkeit des Bezugs von Waaren (auch Geld iſt eine Waare) beruht, daß man alſo mit der Beläſtigung und Beſchränkung der Einfuhren auch die Möglichkeit der Ausfuhren und die Mittel für die Ausfuhren beſchränkt, ſo falſch iſt die Vorausſetzung, daß nun auch für Kolonialwaaren gerade wieder Fabrikate direkt gegeben werden müßten, daß alſo zuletzt der Produzent der Kolonialwaaren der Konſument einer beſtimmten Waare werden müſſe, die man an ihn abſetzen will. Auf ſolchen unmittelbaren Tauſch- und Zwangsverhältniſſen beruht der Handel nicht; nur das Kolonialſyſtem konnte eine Zeit lang ſolchen Zwang zur Regel machen wollen, als noch die wichtigſten transatlantiſchen Länder

Kolonieen europäiſcher Mutterländer waren. Dieſes Zwangsverhältniß hat aufgehört und fällt immer mehr zuſammen. Wo aber, wie in Deutſchland, nur die Möglichkeit eines freien Handels mit jenen Ländern gegeben iſt, da iſt es vollkommen abgeſchmackt, zu glauben, der braſilianiſche Pflanzer werde deshalb, weil ſein Kaffee oder Zucker nach Hamburg abgeſetzt wird, auch gerade elberfelder Seiden- und Baumwollenwaaren von Hamburg nehmen. Der Produzent beſtimmter Waaren iſt gegenwärtig bei vorgeſchrittenen Wirthſchafts-Verhältniſſen nicht mehr der Kaufmann, der den Abſatz ſeiner Waaren in letzter Hand beſorgt; Hunderte von Kaufleuten theilen ſich in ſeinen Produkten zum Vertriebe derſelben; der Kaufmann oder gar der Produzent iſt nicht der Rheder; die Schiffsgelegenheiten bieten ſich vielmehr Allen, Produzenten, importirenden wie exportirenden Kaufleuten, dar. Ein Land, das eine Million Kolonialwaaren von Weſtindien bezieht, braucht nicht gerade wieder an Weſtindien Leinwand und Baumwollenwaaren abzuſetzen; es kann in Geld zahlen, es kann durch Wechſel-Ausgleichungen über dritte Länder zahlen; das iſt ganz gleich für das Intereſſe des zahlenden Landes; es muß das Geld, womit es zahlt, erſt erworben haben; erwerben thut man aber nur mit eigenen Produkten der Arbeit und eigenen Kapitalien. — Sollten die Differenzialzölle alſo die obige vermeintliche Wirkung haben, ſo müßte der Kolonialwaaren-Händler dem Exporteur von deutſchen Induſtrie-Erzeugniſſen und dieſer wieder dem vereinsländiſchen Fabrikanten einen Theil des Gewinns zuwenden, welcher dem *Erſteren* aus der Rabattbewilligung (dem Differenzialzolle) erwächſt. Dies würde aber eine *Solidarität zwiſchen den verſchiedenen Handelszweigen eines und deſſelben großen Handelsplatzes vorausſetzen*, wie ſie nur im Land der Träume exiſtirt; aber ſelbſt eine mittelbare günſtige Rückwirkung auf das Exportgeſchäft durch Begünſtigung der Retouren oder die Gegenſeitigkeit der Handelsbeziehungen braucht in dem gegenwärtigen Falle nicht mehr einzutreten, weil ſie ſchon überſchüſſig exiſtirt, weil die Menge transatlantiſcher Bezüge nach den Nordſeehäfen ſchon jetzt viel bedeutender iſt

als der Bezug dieſer Waaren von den Nordſeehäfen nach dem Zollvereine.

Es bleibt ſomit nur das Schädliche aus der Wirkung der Differenzialzölle für uns übrig; das Nützliche, das man durch ſie erreichen will, iſt ſchon überflüſſig für uns durch die Einwirkung des freien Handels erreicht. Wollte man mehr thun, als nöthig und räthlich erſcheint, ſo hieße dies nur, man gäbe den Nordſeehäfen Bremen und Hamburg die Mittel in die Hand, von ihren ſchon vorhandenen direkten Importationen immer mehr und mehr an die Zollvereinsländer als bisher abzuſetzen, um den bewilligten Zoll-Rabatt zu genießen, ſo daß ſie dann nicht nur glückliche Konkurrenten auf unſerem inneren Markt gegen Holländer und Belgier würden, ſondern namentlich gegen unſere Oſtſeehäfen, die nicht ſo viel transatlantiſche Produkte direkt beziehen können, wie jene, und denen man den Abſatz ihrer indirekt, aber eben ſo wohlfeil und gut bezogenen Waaren ſchmälern würde, damit die hamburger und bremer Rheder noch mehr Vortheile erhalten, als ſie durch ihre Lage bereits haben; während die hamburger, bremer und lübecker Kaufleute wieder das verlieren würden, was jene Rheder gewinnen, die Induſtriellen des Zollvereins ebenfalls höher belaſtet werden und die Rhederei wie der Handel unſerer Oſtſeehäfen einen tüchtigen Schlag erhalte. Nichts würde bewirkt werden, als allgemeine Nachtheile, unnatürliche Konkurrenz-Verhältniſſe, Vertheurungen und einige Vortheile der (bremiſchen) Rheder.

Die Eigenſchaft, frei und ohne Verwirrung der Gedanken durch vorgeſpiegelte Intereſſen Einzelner die wirkliche Lage der Dinge im wirthſchaftlichen Geſammt-Intereſſe Deutſchlands zu erkennen, iſt ſo ſelten bei uns, daß man es nicht hoch genug ſchätzen kann, wenn einmal eine ſolche Erſcheinung aus dem praktiſchen Leben unſerer deutſchen Welt emportaucht, die mit voller Klarheit beſtehende Verhältniſſe zu würdigen weiß. Dies iſt das hauptſächlichſte Verdienſt der hamburger Denkſchrift, daß ſie nicht nur den Bremern, Hamburgern und Lübeckern ihre Intereſſen klar macht, ſondern auch unſeren Fabrikanten

zeigt, wie unter dem Einfluſſe des freieſten Handels gerade der Abſatz ihrer Produkte nach fremden Ländern hin ſich fortlaufend vermehrt habe. Wie wichtig ſchon Bremen als Exportplatz geworden iſt (vergl. Tabelle XXIV. der h. Denkſchrift), erſieht man an den Summen der Ausfuhren ſeewärts, die nach approximativer Schätzung dem Werthe nach 1846 auf über 13½ Millionen Thaler preuß. geſtiegen waren; ſo zwar, daß ſich gegenwärtig die Ausfuhren nach europäiſchen und außereuropäiſchen Häfen ſo ziemlich die Wage halten, aber doch ſchon die größere Hälfte 1846 nach außereuropäiſchen Häfen ging. Viel wichtiger iſt aber noch, ſo wie der Einfuhr-, ſo auch der Ausfuhr-Handel Hamburgs für unſere deutſche Induſtrie. Nach Tabelle XXV. betrug die Ausfuhr ſeewärts im Jahre 1846 über 80 Millionen Mark Banco (über 40 Millionen Thaler), wovon mehr als zwei Drittel nach europäiſchen Plätzen und der Levante gingen, das Uebrige nach transatlantiſchen Häfen. Immer iſt hiernach ſchon die bloße Ausfuhr Hamburgs zur See, abgeſehen von der ſehr bedeutenden nach Altona, Kiel, Lübeck und anderen Häfen, dreimal bedeutender, als die Bremens; nimmt man aber die ganze Ausfuhr Hamburgs zuſammen, ſo vermindert ſich, gegenüber dieſem koloſſalen Welthandel, die Wichtigkeit Bremens dergeſtalt, daß eigentlich ſchon von einem Vergleich, viel weniger aber von einer vorzugsweiſen Begünſtigung Bremens gar nicht mehr die Rede ſein kann.

Die Ueberſicht der in Hamburg zu Lande und auf der Ober-Elbe eingeführten Waaren, welche jene Denkſchrift (Tab. XXVII. S. 123) giebt, d. h. die Ueberſicht ſolcher Waaren, die wieder zum weiteren Abſatz zum größten Theile aus Deutſchland kamen, die wiederum von Hamburg ausgeführt (und konſumirt) wurden, ergiebt einen Werth von 112 Mill. Mark Banco oder 56 Mill. Rthlr. preuß. Wenn nun auch hierunter einige Waaren nicht deutſchen Urſprungs ſich befinden mögen (wie unter den Ausfuhren Bremens), ſo ſind doch auch ſo bedeutende Export-Artikel, wie Schlachtvieh und Pferde,

einige kleinere ländliche Produkte (Obſt, Eier u. ſ. w.), unter jener Summe nicht mitbegriffen.

Nun nehmen aber unter dieſen ſämmtlichen Export-Artikeln Hamburgs, unter den Rohprodukten, Halbfabrikaten und Fabrikaten, dieſe letzteren bei weitem die bedeutendſte Stelle ein. Hamburg exportirt allein an Geweben und Geſpinnſten, die aus dem Binnenlande eingeführt werden, mehr dem Werthe nach, als die ganze Ausfuhr Bremens in allen Export-Artikeln zuſammengenommen beträgt 1). „Hamburg vermittelt den Abſatz dieſer Waarengattung aus dem Binnenlande zum Belauf von 35 bis 38 Millionen Mark Banco, während es (Tabelle XXV.) an Geweben von Wolle, Baumwolle, Seide und ſonſtigen verſchiedenen Manufaktur- und Modewaaren ſeewärts überhaupt nur für etwa 25 Millionen Mark Banco an Werth importirt, von denen doch immer nur ein Theil, und zwar gewiß der kleinere Theil, zur Conſumtion von Deutſchland beſtimmt iſt." Die ganze Importation Hamburgs an Kaffee, Zucker und Taback erreicht den Werth nicht, den es allein an deutſchen Geweben exportirt. Die Ausfuhr Hamburgs nach den Oſtſeeländern und Norwegen (auch landwärts über Lübeck, Eiſenbahn über Holſtein und über Altona) betrug 1845 bis 1846 den Werth von über $16\frac{1}{2}$ Millionen Mark in Manufaktur- und kurzen Waaren, wovon das Meiſte deutſches Produkt war. Der ganze Oſtſeehandel Hamburgs allein aber übertrifft den ganzen Ausfuhrhandel Bremens nach transatlantiſchen Plätzen in ſeiner Wichtigkeit.

Wenn dies und Aehnliches aber die Reſultate jenes freien

---

1) 1845 exportirte Hamburg an Leinen-, Baumwollen-, Wollen- und Halbwollenwaaren, Seiden- und Halbſeidenwaaren, Wollengarn, Leinengarn, Baumwollengarn, auf jenem Wege bezogen, für $36\frac{1}{2}$ Millionen Mark Bco., außerdem noch kurze Waaren, Glaswaaren, Bücher, Landkarten, Uhren, Bijouterieen ꝛc., kurz, an ſolchen Waaren, die zu den Fabrikaten gerechnet werden müſſen, beinahe für $10\frac{1}{4}$ Millionen Mark Bco. Schon die erſte Poſition übertrifft den ganzen Ausfuhrhandel Bremens bei weitem; dieſer machte etwa nur $\frac{2}{3}$ jener Summe aus. Vergl. Tabelle XXVII. und XXIV. jener Schrift. Auch für das Jahr 1846 iſt das Verhältniß ein ähnliches.

Handels ſind, der dieſen koloſſalen deutſchen Markt zu einem Zwiſchenmarkt der ganzen Welt gemacht hat, ſo können ſich gewiß unſere deutſchen Induſtriellen freuen, unter den günſtigſten Bedingungen der zollfreien Einfuhren an dieſen Abſatzverhältniſſen Theil zu nehmen, und die Verſtändigen unter ihnen werden es Hamburg und unſeren Hanſeſtädten Dank wiſſen, wenn ſie ihnen und ſich dieſe günſtige Lage erhalten wollen.

V.

Differenzialzölle als Retorſionsmaßregeln. Ein deutſcher Schifffahrtsbund.

Schwierigkeiten eines Differenzialzollſyſtems für die praktiſche Ausführung im deutſchen Zollvereine.

In allen früheren Betrachtungen haben wir allein die volkswirthſchaftliche Seite als die weſentlichſte in dieſer Frage beſprochen und nur ſo weit auf die rein politiſche Seite derſelben Rückſicht genommen, als dieſe von jener ſich nicht ganz trennen läßt. Auf die mehr formelle Seite der Frage, welche Schwierigkeiten für die Adminiſtration und welche Bedenken ſich überhaupt bei der Ausführung eines noch ſo gut berechneten Differenzialzollſyſtems ergeben würden, ſind wir noch gar nicht gekommen. Dieſe Punkte müſſen indeß noch kurz erörtert werden.

Man kann mit Grund ſagen, die politiſche Ehre fordere es von uns, ſolche Nationen, die in ihren Häfen unſere Schiffe beläſtigen, wieder mit Beläſtigungen bei uns zu treffen; wir müſſen unſere Nationalität, unſere Namen, unſer Intereſſe in Reſpekt erhalten. — Solchen Forderungen gegenüber, muß man zugeſtehen, daß die nationale Ehre Opfer erheiſche, große ſtaatswirthſchaftliche Opfer, die man gezwungen ſein kann, rein

deshalb zu bringen, damit die Beleidigungen anderer Nationen gegen uns aufhören. — Aber häufig wird in Zollfragen Beleidigung genannt, was es nicht iſt; es wird Beleidigung genannt, was nur Irrthum anderer Nationen heißen ſollte; eine Maßregel der innern Geſetzgebung, in welcher jede Nation frei iſt und frei ſein muß. — Wenn England es für nützlich oder nothwendig hält, den indirekten Handel für ſeine eigenen Schiffe und für alle andere fremden zu beſchränken, ſo iſt dies keine Beleidigung gegen uns oder die anderen Nationen; England glaubt in ſeinem Intereſſe ſo handeln zu müſſen, und jeder Staat hat die Freiheit, ſein nationales Intereſſe bei ſich zu wahren, ohne einen Grundſatz der internationalen Politik und des Völkerrechts zu verletzen. Beſchränkt England den indirekten Handel und geben wir ihn frei, ſo erdulden wir dadurch noch keinerlei Beleidigung; vielmehr glauben wir ſelbſt klüger zu handeln, indem wir dem Freihandelsprinzip folgen; wir halten es für eine Thorheit, durch eine Beſchränkung der indirekten Schifffahrt und des indirekten Handels der Schifffahrt und dem Handel nützen zu wollen. Wir ſind hoffentlich dann überzeugt, daß das Freihandelsprinzip unſerer Rhederei und Schifffahrt nütze, und Alles, was wir wünſchen, beſteht darin, es noch weiter auszudehnen, und andere Nationen zu derſelben Ueberzeugung zu bringen.

Alſo wenn in Frankreich der indirekte Verkehr beſchränkt wird für alle fremden Flaggen, ſo iſt dies kein Grund, ihn auch bei uns zu beſchränken, kein Grund, daß wir ihn auch unſeren Schiffen verkümmern, kein Grund, daß wir ihn den fremden Flaggen verkümmern; denn immer ſchaden wir dadurch uns ſelbſt, unſeren Rhedern oder unſeren Handeltreibenden, d. h. zuletzt unſeren Produzenten und Konſumenten. Es iſt dies aber auch nicht einmal ein abſoluter Grund, den franzöſiſchen Schiffen allein nun ebenſo den indirekten Frachtverkehr bei uns zu verſagen oder ihn zu beläſtigen, denn immer ſchaden wir dadurch nicht nur bloß den Franzoſen, ſondern unſerem eigenen Handels-Intereſſe, das recht viele Frachtgelegenheiten für den Abſatz unſerer Produkte, ſo wie für den Bezug fremder Verbrauchsartikel erheiſcht.

Nur in dem Einen Falle, wenn wir annehmen können, daß eine gleiche Beläſtigung der franzöſiſchen oder engliſchen Flagge in unſeren Häfen den Erfolg haben wird, daß auch in Frankreich und England gegen uns die Beläſtigung falle, kann es räthlich ſein, die ſtrengſte Reciprocität einzuführen, und Differenzialzölle, wie Verbote gleicher Weiſe, anzuordnen. Wir wünſchen dann Nichts, als eine weitere Ausdehnung des freien Handels und verſuchen es, ſie zu erreichen. Wird ſie nicht erreicht, ſo müſſen wir konſequenter Weiſe den Differenzialzoll fallen laſſen, weil etwas Nützliches nicht mehr durch denſelben zu erzielen iſt, nur der Nachtheil deſſelben auch für uns bleibt. Die Regeln laſſen ſich vielleicht in folgender Art ausſprechen: 1) Nur excluſive, gegen unſer Intereſſe ausnahmsweiſe angeordnete Maßregeln, können als ſpecielle Beleidigungen gegen uns aufgefaßt und müſſen mit Retorſionsmaßregeln getroffen werden, und 2) alle Retorſionen, auch die, welche nicht gegen ſpecielle Beleidigungen, ſondern nur für den Zweck der zu erweiternden, freien Handelsbeziehungen angeordnet werden, können nur ſo lange mit Gründen vertheidigt werden, als zu hoffen ſteht, daß ſie wirklich die betreffende Beſchränkung, Beläſtigung oder Unbill bei andern Nationen entfernen.

Fragen wir nun, welches ſind die Nationen, welche die Schiffe und den Seehandel des deutſchen Zollvereins mit den Differenzialzöllen beläſtigen, ſo erhalten wir Spanier, Franzoſen und Belgier. England wendet keine Differenzialzölle gegen uns an, ſondern hat nur auf dem Wege des Vertrags anderen, nicht im Zollvereine befindlichen deutſchen Nationen ſolche Vortheile für den indirekten Frachtverkehr eingeräumt, daß dieſe gerade unſerer Zollvereins-Rhederei am meiſten als Konkurrenten ſchaden; England beſchränkt nur den indirekten Verkehr durch Verbote, nicht den direkten. Holland hat die Differenzialzölle in ſeinen Häfen (wenn auch nicht in ſeinen Kolonieen) ſeit dem Vertrage von 1837 gegen die preußiſchen Schiffe in direkter Fahrt aufgegeben. So lange dieſer Vertrag nicht gekündigt iſt, genießen die in direkter Fahrt kommenden preußiſchen Schiffe des dortigen Zollrabatts ebenſo wie die anderer dritter Nationen.

Belgien dagegen trifft die Ladungen preußiſcher Schiffe, die in indirekter Fahrt in belgiſche Häfen einlaufen, mit einem höheren Zolle, als die Ladungen nationaler Schiffe, und es hat ſich bei der Unterhandlung des 1844ger Vertrags beſtimmt geweigert, den Zollvereinsſchiffen die Gleichſtellung mit den nationalen Schiffen bei der indirekten Fahrt zu bewilligen. Es unterwirft alſo erſtere Schiffe, wenn ſie aus andern, als Zollvereinshäfen oder aus den Nordſeevorhäfen mit anderen als Erzeugniſſen des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins in belgiſche Häfen einlaufen, einem Differenzialzoll für ihre Ladung (Separat-Artikel zu V. u. Art. VI. jenes Vertrags).

Es exiſtiren nun aber Retorſionsmaaßregeln (Schifffahrts-Differenzialzölle) im Zollvereine nach der preußiſchen Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822, welche beſtimmt, daß eine erhöhte Hafenabgabe von ausländiſchen beladen eingehenden oder ausgehenden Schiffen, und zwar ein Zuſchlag von 2 Thlr. pro Laſt (circa 37⅓ Zoll-Centner) von beladen eingehenden, und 1 Thlr. pro Laſt von beladen ausgehenden Schiffen erhoben werden ſoll, mit Ausnahme nur der Schiffe ſolcher Nationen:

a) mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen oder den am meiſten begünſtigten Nationen in Traktaten ſteht und zwar unter den in letztern feſtgeſetzten Bedingungen,

b) welche ihrerſeits aus anderer Veranlaſſung die preußiſchen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländiſchen behandeln.

Von denjenigen Schiffen ſolcher Nationen, bei welchen weder auf dem Wege des Vertrages die Entfernung von Beläſtigungen zu erreichen war, ſo wie von denen, welche überhaupt in keinen Vertrag mit dem Zollverein oder Preußen getreten, d. h. von den franzöſiſchen, ſpaniſchen (früher auch neapolitaniſchen) und von den Flaggen der süd- und mittelamerikaniſchen Staaten, mit Ausnahme Braſiliens und Merikos, werden jene erhöhten Abgaben erhoben. Auch belgiſche Schiffe entrichten laut Traktats vom 1. September 1844 den halben Zu-

ſchlag, ſo weit ſie in indirekter Fahrt eingehen, weil die Ladungen preußiſcher Schiffe, die in indirekter Fahrt in belgiſche Häfen eingehen, einem höheren Zolle unterliegen, als die Ladungen nationaler Schiffe.

Wollte man nun ſagen, dieſe Schifffahrts-Differenzialzölle genügten nicht zur Erreichung des Zwecks, freiere Handelsverbindungen mit eben jenen Nationen zu erzwingen, ſo würde doch eine höhere Belaſtung eben dieſer Flaggen und ihrer Ladungen deshalb ganz nutzlos ſein, weil ſie bereits in dem Handelsverkehr mit unſeren Oſtſeehäfen vollkommen überflügelt ſind. Das illiberale Differenzialzoll-Syſtem Spaniens, Frankreichs und Belgiens hat unſeren Intereſſen gegenüber keinen ſiegreichen Erfolg gehabt; die Thatſache iſt, daß trotz deſſelben der Frachtverkehr, der noch beſteht — und er iſt noch ſehr bedeutend — in ſehr überwiegendem Maaße unſerer Flagge zugefallen iſt. Nur wenn es umgekehrt wäre, hätten wir einen Grund, unſere Retorſionen zu verſchärfen. Es iſt ſomit gar keine Hoffnung vorhanden, daß bei einer Verſchärfung der Maaßregeln eben jene Nationen die Beläſtigungen unſerer Schiffe in ihren Häfen fallen laſſen werden, weil ſie von erhöhten Zöllen wenig oder gar nicht in unſern Häfen berührt werden. Erhöhen ſie dagegen wiederum ihre Differenzialzölle als Retorſionen gegen Preußens oder des Zollvereins verſchärfte Maaßregeln bei ſich, ſo können ſie uns den größten Schaden zufügen und den Handelsverkehr immer mehr und mehr beſchränken, der unſerer Rhederei vortheilhafter iſt, als der ihrigen.

Mit den anderen Nationen, deren Häfen für die Schifffahrt des Zollvereins von Wichtigkeit ſind, hat aber Preußen oder der Zollverein Verträge geſchloſſen, welche ſich der Erhöhung der Schifffahrtsabgaben oder der Erweiterung derſelben entgegenſtellen. Nur dann, wenn bewieſen ſein wird, von jedem dieſer Verträge bewieſen ſein wird, daß ſie dem Zollvereins-Intereſſe nicht entſprechen, müßten ſie gekündigt werden; nur dann, wenn bewieſen ſein wird, daß wir von der Verſchärfung der Differenzialzölle auch erwarten können, daß die noch beſte-

henden Beläſtigungen aufhören werden, hat die Verſchärfung einen Sinn.

Mit England beſteht wahrſcheinlich der Vertrag von 1824 für die Zukunft fort, der bereits oben mehrmals erläutert iſt. Die engliſche Flagge iſt aber in den Handelsbeziehungen zwiſchen den Zollvereinshäfen und England bedeutend überflügelt Wollten wir nach der Kündigung dieſes Vertrages es erreichen, daß England wenigſtens in den Hauptpunkten, die uns beläſtigen, ſeine Navigationsakte fallen ließe, ſo wäre der Weg der Differenzialzölle gegen engliſche Schiffe ein ganz nutzloſer, ja ſchädlicher. Augenblicklich würde England mit ſeinen Differenzialzöllen eine viel größere Zahl unſerer Schiffe in ſeinen Häfen treffen, als wir in unſeren Häfen engliſche Schiffe treffen können. Der Erfolg würde ſein, Differenzialzölle gegen Differenzialzölle, d. h. Beſchränkung des Handels hin und her. Nur Erhöhung der Zölle gegen vorzüglich aus England kommende Fabrikate und Produkte an allen auch den Landgrenzen und ein Verbot der Einfuhr nicht britiſcher Erzeugniſſe auf britiſchen Schiffen, ſo wie der indirekten Schifffahrt der Engländer nach unſern Häfen wären die Maaßregeln, die auch ohne Kündigung des Vertrags von unſerer Seite mit der Hoffnung auf Wirkung eingeführt werden könnten. Würde dann aber von Seiten Englands der Vertrag von 1824 gekündigt und unſere Schifffahrt, ſo wie deren Ladungen mit Differenzialzöllen und Verboten betroffen, ſo würde dies ein unerſetzlicher Verluſt unſerer Rhederei ſein, und wahrſcheinlich den Zollverein in einen ſo weitausſehenden Zollkrieg verwickeln, daß wir gar nicht wiſſen können, wohin derſelbe führen würde. Jedenfalls iſt es ſicherer, um Conceſſionen von England zu erlangen, auch Conceſſionen dagegen zu bieten, wozu ſich wohl die Erniedrigung der Eiſenzölle und ſolcher Zölle von Ganzfabrikaten eignen möchten, in welchen unſere Zollvereinsinduſtrie bereits die Konkurrenz ertragen kann. Sicher aber iſt es jetzt nicht an der Zeit, feindſelige Maaßregeln gegen England zu ergreifen; wir müſſen erſt erwarten, ob nicht in der nächſten Zukunft England wenigſtens den in-

direkten Schifffahrts- und Handelsverkehr nach ſeinen Häfen freigeben oder erleichtern wird. Das Kolonialſyſtem Englands aber, (ſo wie das Hollands, Spaniens und Frankreichs) durch Differenzialzölle oder Zollmaaßregeln jeglicher Art zu ſprengen, dazu iſt gar keine Hoffnung vorhanden, ſo lange England nicht von der Schädlichkeit deſſelben für ſich überzeugt iſt, oder es im Intereſſe ſeiner Seemacht, wie ſeiner Kolonieen für nothwendig hält, es aufzugeben, und ſo lange die ziemlich unabhängige Geſetzgebung innerhalb der britiſchen Kolonieen und Beſitzungen eben jenes Syſtem ſtützt.

Anders ſchon verhält es ſich mit Holland, deſſen Kolonialſyſtem wir zwar — wie oben auseinandergeſetzt iſt — eben ſo wenig durch Differenzialzölle ſo bald ändern werden, deſſen Schifffahrt nach den Oſtſeehäfen, ſowohl direkte wie indirekte, wir aber deshalb vielleicht mit den beſtehenden (eventuell erhöhten?) Schifffahrtsabgaben wirkſam beläſtigen können, weil uns die Holländer um etwas im direkten Schifffahrtsverkehr überflügelt haben, ſehr ſtark aber im indirekten Frachtverkehr nach unſeren Oſtſeehäfen betheiligt ſind. Da wir Deutſche von den Holländern wenig mehr Beläſtigungen zu befürchten haben, als ſie uns ſchon auferlegen, ſo möchte es vielleicht[1] unſerer Rhederei zuſagen, und unſerem Handel keinen großen Schaden zufügen, wenn wir den Vertrag von 1837 kündigten, und die holländiſchen Schiffe in jeder Fahrt mit höheren Zöllen treffen, um dereinſt wenigſtens größere Conceſſionen von Holland zu erhalten. Aber auch dieſe Frage will wohl überlegt ſein, weil Retorſionsmaaßregeln bloß in den jetzigen Zollvereinshäfen angeordnet, alſo vorzüglich gegen England und Holland eventuell

---

1) Der Verfaſſer mußte auf die genauere Erwägung dieſer Frage verzichten, weil keine hinlänglichen Nachweiſe, namentlich in Bezug auf die Waareneinfuhr von Holland in die Oſtſeehäfen und in Bezug auf die Ausfuhr der Produkte aus den Oſtſeehäfen nach Holland ſich in ſeinen Händen befinden. Auch die Begünſtigungen der belgiſchen Einfuhren nach Holland vor allen anderen dritten Nationen nach dem belgiſch-holländiſchen Vertrag von 1846 ſind Nachtheile für die rheinländiſchen Produzenten, welche Retorſionsmaaßregeln rechtfertigen.

angeordnet, leicht den Erfolg haben können, daß ſich der Schifffahrtsverkehr jener Flaggen zwar in den Oſtſeehäfen verringert, aber ſich dann um ſo mehr nach den Freihandelsplätzen Bremen und Hamburg, nach den Häfen Mecklenburgs, Hannovers und Oldenburgs hinzieht. Dies wird ſicher geſchehen, ſo lange ſich der Zollverein nicht über die deutſchen Nordſeeſtaaten ausgedehnt hat, und ſo lange jene Staaten es ſind, die ein vollkommenes Freihandelsſyſtem oder doch ein viel liberaleres Zollſyſtem als der Zollverein haben. Da nun aber die Oſtſeehäfen, d. h. die Häfen des Zollvereins gerade der Rhederei Hannovers, Oldenburgs und Mecklenburgs die beſte und freieſte Gelegenheit der Entfaltung ihrer Kräfte bereits darbieten, ſo ſind wohl nicht noch größere Opfer von jenen Oſtſeehäfen zu verlangen, die ſie etwa der nationalen Ehre des deutſchen Zollvereins allein zu bringen hätten.

Die heilſame Idee eines Flaggen- und Schifffahrtsbundes von ganz Deutſchland, gegenüber dem Auslande, darf und wird nicht aufgegeben werden, aber nachhaltig kann erſt angefangen werden, ſie zu realiſiren, wenn der hannöverſche Steuerverein dem Zollvereine beigetreten ſein wird. Dann erſt können auch die Hanſeſtädte und werden ſich vielleicht die mecklenburgiſchen Häfen, die immer in ihrem, wie in unſerem Intereſſe die deutſchen Freihäfen bleiben können, in ſo weit dem Syſteme des Zollvereins anſchließen, daß ſie ſich zu der Einführung von Retorſions-Schifffahrtszöllen gegen ſolche Nationen bequemen, welche unſeren deutſchen Schifffahrtsverkehr und unſeren Handel daheim bei ſich beläſtigen. Erſt wenn wir die Häfen an den Strommündungen der Elbe, der Weſer, der Ems in eine nationale Verbindung mit dem deutſchen Zollvereine gezogen haben, wird es möglich ſein, vermöge der Zolllinien unmittelbar an der deutſchen Nordſeeküſte und zugleich unmittelbar hinter den wichtigſten Freihäfen fremde Nationen mit wirkſamen Retorſionszöllen zu treffen; erſt dann wird es möglich ſein, auch gegen die holländiſche Rheinſtraße, d. h. gegen die Häfen Rotterdam und Amſterdam, wie gegen die belgiſche Eiſenbahnſtraße und den Scheldehafen Antwerpen an der Landgränze, ſo wie

gegen die Schifffahrt Hollands in allen deutſchen Häfen Retorſionsmaaßregeln mit eindringender Wirkſamkeit, und was nothwendig iſt — mit viel größerer Einfachheit in der Ausführung — durchzuſetzen, um Conceſſionen vom Auslande zu erzwingen.

Der einfachſte und nächſte Weg zu einem deutſchen Schifffahrtsbunde iſt der über Hannover und Oldenburg. Es iſt nicht genug zu beklagen, daß die Verhandlungen über den Anſchluß des hannöverſchen Steuervereins an den deutſchen Zollverein bis jetzt ohne Reſultate geblieben ſind; aber ſie müſſen wieder aufgenommen werden, weil ohne einen ſolchen Anſchluß jeder Schifffahrtsbund Deutſchlands ſeiner beſten Waffe, der gleichmäßigen Zolllinien gegen das Ausland entbehren würde, und namentlich gegen Holland und England ihm ohne einen ſolchen Anſchluß die allgemeine, an allen Gränzen treffende Waffe abginge. Wohl lohnt es der Mühe, Hannover mit ſeinen 550 Seeſchiffen (Oſtfriesland allein zählte im Jahre 1844 an 520 eigentliche Seeſchiffe von etwa 18,000 Roggenlaſten), Bremen mit ſeinen mehr als 220, Hamburg mit ſeinen mehr als 220, Oldenburg mit ſeinen 98 Seeſchiffen, und alle dieſe Länder mit ihren vortrefflichen Häfen in das nationale Intereſſe und die Verbindung mit dem deutſchen Zollvereine zunächſt zu ziehen [1]). Es wären dies ſchon mehr, als 1000 Seeſchiffe, die wir unſerer vereinten Handelsflotte dann beizählen könnten. Vereinigten ſich aber auch Mecklenburg mit ſeinen mehr als 320, und Lübeck mit ſeinen circa 70 Seeſchiffen (welche Länder aber für den Zollverein und das Innere Deutſchlands deshalb von geringerer Wichtigkeit ſind, weil ſie kein größeres Stromgebiet des deutſchen Zollvereins beherrſchen), zu jenem Retorſionsbunde, ſo würden wir Deutſche nach den Engländern unter den europäiſchen Nationen, die zahlreichſte und beſte Handelsmarine vereint unter nationalen

1) Dieſe Daten ſind entnommen theils aus Müller, ſtatiſtiſches Jahrbuch für 1846 S. 179 ff., theils aus der hamburger Denkſchrift Tabelle IV. und VII.

Geſetzen beſitzen und offenbar nicht zu fürchten haben, daß Retorſionsmaaßregeln ausnahmsweiſe gegen einige fremde Nationen angeordnet *auf der Einen Seite für die Oſtſeehäfen nur eine Ableitung des Verkehrs über die Nordſeehäfen, auf der andern aber eine große Beläſtigung unſeres Seehandels überhaupt* herbeiführen könnten, da ſich dann genug deutſche Schiffe anſtatt der wenigen, höherbelaſteten, fremden darbieten würden [1]).

Die Vortheile eines ſolchen Bundes ſpringen zu ſehr in die Augen, als daß ſie noch weit und breit erörtert zu werden brauchten. Ein ſolcher Schutz- und Trutzbund würde im Stande ſein, die Achtung einer deutſchen Zollvereinsflagge aufrecht zu erhalten, oder ſie bei den entfernteſten Nationen zu erwerben; ein ſolcher Bund würde den Vortheil bieten, *gemeinſame* Handelsverträge im Intereſſe des größten Theils von Deutſchland abzuſchließen; er würde bei den geringen Opfern, die er verlangt, mit vorübergehendem, geringem Nachtheil für

1) Die hamburger Denkſchrift giebt Tabelle VII. eine Zuſammenſtellung der Rhederei deutſcher Staaten Ende 1846 und Tabelle IV. verſchiedener europäiſcher Staaten um das Jahr 1843. Nimmt man zuſammen nach dortiger niedriger Schätzung Ende 1846:

913	preußiſche	Seeſchiffe	mit	113,650	Laſten
225	bremiſche	„	„	38,710	„
228	hamburgiſche	„	„	29,272	„
69	lübeckſche	„	„	7,125	„

und ergänzt die unvollſtändigen Nachweiſungen für das Jahr 1846 durch Tabelle IV. nach dem Stande der Rhederei in den anderen norddeutſchen Staaten für 1843, ſo erhält man weiter:

553	hannöverſche und oldenburgiſche	mit	28,941	Laſten und
327	mecklenburgiſche	„	26,000	„

ungerechnet die hamburger, bremer und lübecker Seedampfſchiffe mit circa 1200 Laſten. Im Ganzen für die norddeutſchen Handelsmarine (ohne Holſtein) circa 2324 Seeſchiffe mit 244,898 Laſt, oder 489,796 Tonnen, während 1843 die franzöſiſche Handelsmarine nur 2283 Seeſchiffe mit 459,355 Tonnen zählte. Schon dieſe norddeutſche Marine allein wäre die zahlreichſte unter den europäiſchen, nach der engliſchen. Nähme man die Küſtenfahrzeuge hinzu, ſo würde ſich das Verhältniß noch zu unſern Gunſten ſteigern; da wir wohl mehr Küſtenfahrzeuge beſitzen, als ſelbſt Frankreich.

die Seehandelsplätze ihnen die Gelegenheit bieten, ſich als Theil des Ganzen, als Glied einer großen Nation überall, wo es ihr Intereſſe erfordert, vertreten zu ſehen. Nicht gerade müßte jeder Staat des Auslandes gezwungen werden, den Bund als ſtaatliche Einheit anzuerkennen. — Dieſe Forderung könnte uns allerdings in ein unabſehbares Feld von politiſchen Streitigkeiten verwickeln [1]); — jeder Vereinsſtaat behielte, wie es im Zollvereine auch gegenwärtig der Fall iſt, das Recht, in ſeinem Namen und auf ſeine Hand Handelsverträge mit dritten Nationen abzuſchließen [2]); nur entſagte er dem Rechte,

---

1) Wir bemerken dies gegen die hamburger Denkſchrift, S. 74, mit der wir in den Abſchnitt IV. erörterten Puncten nicht vollkommen übereinſtimmen.

2) Vergleiche Separatartikel 15, zum Vertrage vom 22. März 1833, Art. 39: Das Recht, mit andern außerhalb des Zollverbandes gelegenen Staaten Verträge zur Erleichterung des Verkehrs und Handels zu errichten, verbleibt den contrahirenden Staaten auch nach dem Abſchluſſe des gegenwärtigen Unions=Vertrages. Es dürfen jedoch durch ſolche Verträge die Beſtimmungen dieſes letzteren in keiner Art verletzt werden. Auch iſt dabei der Geſichtspunkt feſtzuhalten, daß ſowohl die Erleichterungen und Vortheile, welche auf der einen Seite ein außerhalb des Vereins gelegener Staat dem mit ihm kontrahirenden Vereinsſtaate zugeſteht, auch den Angehörigen und Erzeugniſſen der übrigen Vereinsſtaaten geſichert, als auch die dem außerhalb des Vereins gelegenen Staate auf der andern Seite gemachten Zugeſtändniſſe, nicht blos in dem Verhältniſſe zu dem einzelnen kontrahirenden Vereinsſtaate, ſondern auch in der Rückwirkung auf den Verein überhaupt, durch die dem letzteren mittelbar oder unmittelbar zugehenden Verkehrs= und Handelsvortheile, möglichſt aufgewogen werden. — Zu dieſem Ende übernehmen die gegenwärtig kontrahirenden Staaten, wenn ſie in den Fall kommen, mit einem außer dem Vereine gelegenen Staate über Erleichterung des Verkehrs und Handels einen Vertrag zu errichten, die Verbindlichkeit, nicht nur vor Eröffnung der Unterhandlung die übrigen Mitglieder des Vereins zur Mittheilung aller erforderlichen Notizen über ihre beſonderen Intereſſen einzuladen, ſondern auch vor der förmlichen Ratifikation den übrigen Vereinsſtaaten den vollſtändigen Inhalt ſolcher Verträge zum Zwecke ihrer zuſtimmenden Erklärung zu eröffnen. Schifffahrtsverträge, in ſo fern ſie die Natur von Handelsverträgen annehmen, ſind nach gleichen Grundſätzen zu behandeln. —

durch jene Verträge etwa anderen deutſchen Staaten Schaden zuzufügen; oder von anderen deutſchen Staaten bei der Theilung der Zolleinkünfte Erſatz für die Opfer zu verlangen, die er in ſeinem Intereſſe für ſeine Unterthanen etwa gebracht hätte. Wäre dieſer Bund, wie es ja dem Zollverein bereits gelungen iſt, als eine Einheit verbündeter Staaten in beſtimmten Verträgen auch nur von einigen der ausländiſchen Staaten anerkannt, ſo könnte wohl ein eigenes nationales Flaggenzeichen des deutſchen Handelsvereins angenommen werden, neben welchem und in welchem die einzelnen Schiffe der verſchiedenen Seeſtaaten noch ihre alte Flagge, wo es nothwendig wäre, beibehalten könnten. — Ein ſolcher Verein würde die Anſtellung gemeinſchaftlicher Conſuln oder Agenten im Auslande übernehmen können, ohne den einzelnen Staaten das Recht zu entziehen, auch noch außerdem in für ſie beſonders wichtigen Plätzen eigene Conſuln zu halten. Die zehn- oder zwanzigfache Vervielfältigung der Conſulatsberichte, welche die hamburger Denkſchrift S. 71. als zeitraubende Mühe gegen einen Schifffahrtsbund aufſtellt, hat wohl nichts zu ſagen, da die Vervielfältigung in Deutſchland ſelbſt auf dem Wege der Preſſe leicht unternommen werden könnte; und die große Verlegenheit der Conſuln und Agenten, zwiſchen den Intereſſen ihrer verſchiedenen Kommittenten zu wählen, wäre dadurch überwunden, daß dieſe gemeinſchaftlichen Conſuln kein ſpezielles Intereſſe einzelner Staaten zu vertreten oder vorzugsweiſe zu berückſichtigen hätten.

Ein ſolcher Schifffahrts- und Flaggenbund hätte den großen Vortheil, keine Kriegserklärung auf dem Handelsgebiete gegen alle Nationen zu ſein, die nicht dieſelben Verzollungsgrundſätze, wie der deutſche Zollverein als nützlich anerkennen; er würde nicht unſern indirekten Handel beläſtigen und die indirekte Schifffahrt aller anderen Nationen prinzipiell zu verhindern ſuchen; er würde nicht einzelnen Theilen des Vereins ſchaden, anderen nützen, ſondern was ſeine Beſtimmung iſt, das Prinzip der Gegenſeitigkeit für die Freiheit des Verkehrs kräftiger, als dies bisher möglich war, geltend machen.

Er würde nicht von den weſentlichen, beſtehenden Grundſätzen des Zollvereins abweichen; er würde nicht das Prinzip des deutſchen Bundes gegen das Ausland, Vertheidigung der deutſchen Intereſſen, überſchreiten; er würde nicht das wegen der überwiegenden Landgränzen im deutſchen Zollverein unausführbare Syſtem von Differenzialzöllen nach dem Urſprunge der Waaren und nach den direkten Bezügen auszuführen ſuchen, und deshalb auch nicht ſo große Opfer der Verbraucher fremder Waaren oder der Staatskaſſen verlangen. Immer wäre ein ſolcher Verein nur ein Anfang für größere nationale und politiſche Einigung Deutſchlands, aber doch ein Anfang, der dann das Zerſplittern deutſcher, ökonomiſcher Intereſſen dem Auslande gegenüber verhindern würde, und der bald den Vortheil bringen müßte, daß faſt alle deutſchen Staaten ſich an die Vermittelung und Ausſöhnung ihrer verſchiedenartigen Intereſſen gewöhnten, ohne daß auch nur Einer ſeine Souverainetät aufzugeben oder zu beſchränken hätte. Der Vertragscharakter würde wie im deutſchen Zollvereine auch in der Art beizubehalten ſein, daß Einſtimmigkeit der vereinten Mächte bei allen Zollfragen, bei allen Veränderungen der Grundſätze und bei der Errichtung von allgemeinen Handels- und Schifffahrtsverträgen die Regel bildete.

Der Verfaſſer verkennt nicht, daß auch ein ſolcher Handels- und Schifffahrtsbund für ſeine Verwirklichung noch große Schwierigkeiten zu überwinden haben würde, aber dieſe ſind jedenfalls viel geringer, als die in der gegenwärtigen Lage des deutſchen Zollvereins unüberwindlichen Schwierigkeiten eines ſolchen Differenzialzoll- und Navigationsaktenbundes, der darauf berechnet wäre, auch den uns vortheilhaften indirekten Handel zu beläſtigen und ein Syſtem einzuführen, das geradezu den Intereſſen unſerer deutſchen Seehandelsſtädte (mit ſehr wenigen Ausnahmen) widerſpricht.

Die weſentlichen Schwierigkeiten für die Realiſirung eines ſolchen Defenſivbundes beſtänden zunächſt darin, Hannover zum Anſchluß an den Zollverein zu bewegen, und da ſcheint es

denn allerdings, daß man ſich zu einigen Conceſſionen gegenſeitig verſtehen müßte.

Der Zollverein müßte ſich vielleicht zu einer Ermäßigung einiger Finanzzölle, namentlich der Zucker- und Kaffeezölle (etwa auch der Weinzölle?) verſtehen, und könnte einige ſolcher Schutzzölle, die der deutſchen Induſtrie entbehrlich ſind, oder zu große Beläſtigungen der auf Ackerwirthſchaft und Handel angewieſenen Gegenden mit ſich bringen, verringern oder allmälig ganz fallen laſſen. Hannover würde durch einen ſolchen Anſchluß bedeutende finanzielle Erſparniſſe in der Verkürzung ſeiner Zolllinien machen, für ſeine landwirthſchaftlichen Gewerbs- und Bergwerksprodukte einen größeren Markt gewinnen, und namentlich für die ſehr wichtigen Intereſſen ſeiner Rhederei die dauernde Zuſicherung erhalten, daß dieſelbe nicht in den Oſtſeehäfen beläſtigt werden würde. Von einem Präzipium Hannovers könnte allerdings keine Rede mehr ſein.

Der britiſch-hannoverſche Vertrag von 1844, der vor 1854 nicht gekündigt werden kann, ſtände einem ſolchen eventuellen Retorſionsbunde oder dem Anſchluſſe an den Zollverein nicht entgegen. Hannover hat ſich, England gegenüber, nur verpflichtet, den Unterthanen irgend eines anderen Staates keine Verminderung von Abgaben, noch Vergünſtigungen, Vorrechte oder Freiheiten irgend einer Art in Bezug auf Handel und Schifffahrt zu bewilligen, welche nicht ſofort auch auf die Unterthanen des anderen kontrahirenden Staates (alſo Englands) ausgedehnt werden. Erhöht Hannover ſeine Zölle an den dann noch beſtehenden Zollgränzen gemäß der Vereinigung mit dem Zollvereine gegen alle andere Staaten, ſo iſt dies kein Bruch des Vertrages; und wenn es auch nicht umhin kann, die engliſchen Schiffe auch künftig bis 1854 denen der deutſchen Staaten in jeder Beziehung gleichzuſtellen [1]), ſo wäre dieſer Punkt jedenfalls von ſehr untergeordneter Wichtigkeit, da auch wir im deutſchen Zollvereine nicht beabſichtigen würden, gegen die engliſche Schifffahrt zunächſt irgend

1) Vergl. die hamburger Denkſchrift S. 7.

eine Erhöhung der Zölle einzuführen, weil die engliſche Schifffahrt im deutſch-engliſchen Verkehr von der deutſchen Flagge längſt überwunden iſt.

Die bloße Erklärung des Beitritts des hannöverſchen Steuervereins zum deutſchen Zollverbande und einem eventuellen Retorſionsbunde würde aber hinreichen, England zu größeren Conceſſionen für unſere Schifffahrt überhaupt, d. h. zu einer Abänderung ſeiner Navigationsgeſetze geneigter zu machen, wenn nur dieſer Bund nicht auf feindſeligen Prinzipien gegen den Verkehr mit England, ſondern rein auf denen der Vertheidigung unſerer Intereſſen beruht. Jedenfalls müßte und könnte aber nach ſechs Jahren 1854 dann gemeinſchaftlich von Hannover und dem deutſchen Zollverbande mit England ein neuer Vertrag abgeſchloſſen werden. Es wäre viel errungen, wenn wir nur in ſechs Jahren des Beitritts des hannoverſchen Steuervereins zum Zollvereine und einem deutſchen Flaggenbunde gewiß wären. Von dem Augenblicke dieſer Gewißheit an, würde die Aufkündigung beſtehender Verträge mit anderen Nationen, welche unſeren Intereſſen nicht zuſagen, erfolgen können, ohne daß wir im deutſchen Zollvereine fürchten müßten, es würden ſich die deutſchen Flaggen, die unſere ſtärkſten Concurrenten ſind, in den Beſitz von Vortheilen ſetzen, die ihnen auf unſere Koſten zugeſtanden werden. Von dieſem Augenblicke an müßten und würden ſich auch Mecklenburg und die deutſchen Hanſeſtädte dem Flaggenbunde anſchließen, oder könnten dazu durch gemeinſame Zollmaaßregeln leicht genöthigt werden.

Das Projekt eines Schifffahrts- und Handelsbundes in der Art aber, wie es von Bremen aus und dem preußiſchen Handelsamte in ſehr ähnlicher Weiſe befürwortet worden iſt, leidet an zu vielen Schwierigkeiten und Nachtheilen für die Schifffahrt und den Handel des Zollvereins, als daß wir die Hoffnung haben könnten, daß es, auch wenn es an ſich heilſame Zwecke verwirklichte, ausgeführt werden könnte. Es iſt dies der eine (bremer) Vorſchlag eines Flaggenzollrabatts für die

a) unmittelbar aus dem Erzeugungslande,
b) mit der Beſtimmung für den Zollverein,
c) auf nationalen oder den letzteren gleichgeſtellten Schiffen,
d) in die zum Zollverein gehörigen oder den letzteren gleichgeſtellten Häfen eingeführten Kolonialerzeugniſſe,

dem der zweite Vorſchlag zur Seite tritt, wonach für alle, nicht unter den eben aufgeſtellten (a—d) Bedingungen eingeführten transatlantiſchen Waaren ein Zollzuſchlag erhoben werden würde. Da in den nachtheiligen Wirkungen auf unſere Schifffahrt und unſere Handelsbeziehungen beide Projekte nach der obigen Auseinanderſetzung (Abſchnitt I. S. 28 bis S. 39) ziemlich gleichartig ſein würden, ſo kann hier um ſo eher von dem bloßen (bremiſchen) Rabattprojekt abgeſehen werden, als daſſelbe gar zu ſichtlich auf den alleinigen Vortheil der Hanſeſtädte (Bremens vorzüglich) berechnet war, und dem Zollvereine die ihm zugedachte Ehre, ſeinen Bedarf an transatlantiſchen Produkten künftig in Schiffen hanſeatiſcher Flagge zu beziehen, allerdings etwas hoch anrechnet. Gegen beide Vorſchläge haben ſich auch bereits die Seeſtädte des Zollvereins, in denen ſie zunächſt zur Verwirklichung kommen müßten, mit ihren an Einſtimmigkeit grenzenden Erklärungen ausgeſprochen. Sollte nun aber dennoch ein ſolches oder ähnliches Differenzialzollſyſtem gegen ihren Wunſch ausgeführt werden — ſo würden ſich folgende weitere Schwierigkeiten und Selbſttäuſchungen bei der Verwirklichung ergeben: Die erſte Schwierigkeit bietet die geographiſche Lage des Zollvereins, welche viel ungünſtiger iſt für Begünſtigungszölle zur Förderung des Handels, ſeiner Hafenplätze und der nationalen Schifffahrt, als die der meiſten anderen europäiſchen Staaten. England iſt ganz, Frankreich zum größten Theile, auf ſeinem ganzen weſtlichen und auf einem Theil der nördlichen und der ſüdlichen Gränze vom Meere beſpült, nur die öſtliche Gränze Frankreichs iſt Landgränze; und eben dort namentlich in den nordöſtlichen Departements erhebt ſich auch bereits die Klage über unbillige Zurückſetzung des Binnenlandes gegen das Küſtenland. Hol-

land und Belgien, Portugal und Spanien, wie die Staaten von Mittel- und Unter-Italien, endlich die ſkandinaviſchen Länder, alle haben eine ſolche geographiſche Lage, daß ſie auch ohne alle weitere legislative Einwirkung durch jene Differenzialzölle ihren Bedarf an überſeeiſchen Waaren über inländiſche Häfen beziehen, ihre überſeeiſche Produkten-Ausfuhr unter Vermittelung eben dieſer Häfen bewirken können. Dies iſt im Zollverein nicht der Fall. Der Umkreis des Zollvereins bildet bei einem Flächeninhalte von circa 8245 []Meilen und einer Bevölkerung von circa 28,500,000 Menſchen, eine Grenzlänge von circa 1098 Meilen, von welchen 969 Landgränze, 129 Seegränze ſind. Nur der öſtliche Theil der Nordgränze wird vom Meere beſpült, aber dies Meer iſt kein unmittelbarer Theil des großen Oceans, es iſt ein durch drei Meerengen (von welchen wiederum hauptſächlich nur die des Sunds befahrbar iſt) abgeſchloſſenes Binnenmeer. Die Schifffahrt auf dieſem Binnenmeere ſteht in ungünſtiger Konkurrenz gegen die Nordſeehäfen, theils durch den viel verrufenen Sundzoll, mit welchem alle Einfuhr nach und alle Ausfuhr aus dem Binnenmeer belaſtet iſt, theils und vielleicht mehr noch durch die größere Entfernung von den weſtlicheren europäiſchen Weltmärkten und durch den früher eintretenden, ſpäter endenden Winter.

Die Oſtſeehäfen erſtrecken nun ihren Verſorgungsbereich innerhalb des Zollvereins über die Provinzen Pommern und Preußen; zweifelhaftes Gebiet zwiſchen Oſtſee und Elbe ſind ſchon die Provinzen Poſen, Schleſien und Brandenburg. Aber rechnet man ſie auch ganz zum Verſorgungsbereiche der Oſtſeehäfen, ſo haben ſie höchſtens 9,663,000 Einwohner als Conſumenten transatlantiſcher Waaren. Es folgt dann das entſchiedene Elbgebiet, die preußiſche Provinz Sachſen, die anhaltiſchen Herzogthümer und das Königreich Sachſen, etwa 3,592,000 Einwohner, die auf die Elbhäfen (vorzüglich Hamburg) hingewieſen ſind. Als zweifelhaftes Gebiet zwiſchen Elbe und Weſer müſſen die Staaten des thüringiſchen Vereins, Kurheſſen, Braunſchweig mit 1,933,000 Einwohner betrachtet wer-

den, während die Hälfte von Weſtphalen mit 787,000 Einwohnern ſchon dem zweifelhaften Verſorgungsbereiche zwiſchen Weſer und Rhein angehört. Dagegen ſind die Hälfte von Weſtphalen und die preußiſche Rheinprovinz, Luxemburg, Naſſau, Frankfurt, Großherzogthum Heſſen, Baden, Würtemberg und Baiern entſchiedenes Rheingebiet mit 12,525,000 Einwohnern.

Dieſe Abſchnitte gelten der Hauptſache nach für den Bezug transatlantiſcher Waaren, wie für die überſeeiſche Ausfuhr von Natur- und Gewerbsprodukten; bei der Ausfuhr von Manufaktur und Fabrikwaaren kommt auch Trieſt mit in Anſchlag, und daneben ſucht ein ſehr viel größerer Theil unſerer Fabrikaten- als unſerer Produkten-Ausfuhr ſeinen Abſatz in öſtlicher Richtung über Landgränzen.

Faſt die ganze ſüdweſtliche Hälfte des Zollvereins iſt gezwungen auf dem Wege des Zwiſchenhandels über fremde Häfen, holländiſche, belgiſche und zum Theil auch franzöſiſche Häfen, ihren Bedarf an transatlantiſchen Produkten zu beziehen; ſie wäre es, für welche ſich die direkte Verbindung mit den überſeeiſchen, transatlantiſchen Ländern am ſchwierigſten herſtellen ließe. Die preußiſche Regierung, als etwaiger Vertreter des obigen Differenzialprojektes wäre gezwungen, gegen die Anſichten der eignen Oſtſeeſtädte bei den übrigen Zollvereinsſtaaten einen Vorſchlag zu vertheidigen, der dann die ſtärkſten Beläſtigungen eben der großen ſüdlichen Hälfte des Zollvereins auferlegte, während er vermeintlich für die Intereſſen der Oſtſeehäfen zunächſt ſorgen ſollte. Die ſchiefe Stellung, in welche dadurch Preußen zu den andern Zollvereinsſtaaten kommen könnte, zwang daher die Beförderer jenes Plans, ihn zu ändern und zu erweitern. Es wurde anerkannt, daß wegen der ungünſtigen Lage der preußiſchen Oſtſeehäfen auch die Häfen an den Strommündungen der Elbe (Hamburg), Weſer (Bremen), Ems (Leer), Rhein (Rotterdam, Amſterdam), ſchelde- und rhein-belgiſche Eiſenbahn (Antwerpen) mitbenutzt werden müßten, und zwar müßte eine gleichmäßige Benutzung aller dieſer Häfen eintreten, da, wenn einer derſelben ausfiele, ein Theil des Vereinsgebiets von ſeinem natürlichen Bezugs- und Ausfuhrwege

abgeſchnitten ſein und benachtheiligt erſcheinen würde. Dieſer Umſtand ergab wieder die Schwierigkeit, daß man wenigſtens Belgien, Holland, Hannover und die Hanſeſtädte Hamburg und Bremen in den Plan hineinziehen müßte, um ſeine Verwirklichung herbeizuführen.

Für Holland nun beſteht gar keine Hoffnung, daß es auf dieſes Projekt eingehen wird. Es würde dazu eine totale Umgeſtaltung des holländiſchen Kolonialſyſtems und die Aufhebung des Vertrages gehören, den die Regierung in Bezug auf den Transport der Produkte von ſeinen wichtigſten Kolonieen nach dem Mutterlande mit der Staats-Handels-Kompagnie (Matſchappy) geſchloſſen hat. Es würde dieſes Syſtem eine ſo große Reform des holländiſchen Finanzweſens bedingen, daß auch der Beitritt Hollands nur ſehr ſpät und ſehr allmälig erfolgen könnte. Belgien hat ſich bei den Unterhandlungen des 1844ger Vertrages geweigert, die Zollvereinsſchiffe mit den nationalen gleichzuſtellen. Die hamburger Denkſchrift giebt den Beweis, mit wie ungünſtigen Augen man von Hamburg aus das Projekt betrachtet; nur Bremen würde beitreten, und würde erſt dann beitreten können, wenn auch Hannover gewonnen wäre.

Man überſieht nun aber gänzlich, daß man in eben dieſem Plane das Privilegium der Gleichſtellung für die Schiffe und Häfen der Nordſeeſtaaten in allen Begünſtigungen mit den nationalen des Zollvereins keinesweges als den Preis des Beitritts dieſer Staaten zum deutſchen Zollvereine hingeſtellt hat; vielmehr müßte eine ſolche Begünſtigung der norddeutſchen Flaggen, wenn ſie wirklich die erwünſchten Vortheile brächte, den hanſeatiſchen Schiffen und Häfen einen ſo behaglichen Zuſtand gewähren, daß dieſe Nordſeeſtaaten ſich hüten würden, einem Zollſyſteme beizutreten, das für eine große Seehandelsſtadt vielerlei ganz neue Beſchränkungen und Beläſtigungen mit ſich brächte. Die Hoffnung, Bremen und Hamburg würden wegen des Zollrabatts für ihre Schiffe und deren Ladungen die Zolllinie des deutſchen Zollvereins vor ihre Häfen legen, iſt eine ganz grundloſe, und hat wohl keine Stimme in

jenen Städten für ſich. Man hat deshalb auch eventuell von dieſem Plane abgeſehen, und es verſucht, durch eine kleine Abänderung deſſelben die Hanſeſtädte von jenen Vortheilen theilweiſe auszuſchließen, und dennoch eine direkte Verbindung unſerer Binnenländer über die Hanſeſtädte mit den transatlantiſchen Ländern möglich zu machen.

Es müßte nach dieſer Abänderung des Planes ein Entrepot- und Konſignationsſyſtem für den direkten Bezug der transatlantiſchen Waaren aus den Urſprungsländern mit der Beſtimmung für den Zollverein in jenen Nordſeehäfen ebenſowohl, wie in den Oſtſeehäfen eingerichtet werden, um diejenigen Waaren, welche auf den Zollrabatt Anſpruch haben, von den nicht begünſtigten Bezügen zu ſcheiden. Alle dieſe Einrichtungen müßten ſich die Hanſeſtädte (auch Belgien und Holland) bei ſich gefallen laſſen, damit eine direkte Verbindung zwiſchen Handlungshäuſern im Zollvereine und den Exporteurs der transatlantiſchen Länder herbeigeführt würde, etwa ſo daß der magdeburger Kaufmann von dem nordamerikaniſchen Baumwollenexporteur unmittelbar ſeine Baumwolle bezöge. Daß die Hanſeſtädte dadurch auf die bloße Spedition der Waaren, mit Ausſchließung des Eigenhandels nach dem Zollvereine, wo möglich, beſchränkt werden ſollen [1]), liegt auf der Hand; ſie ſollen höchſtens den Rabatt für diejenigen Waaren, zu deren Spedition ſie mitwirken, mitgenießen; aber daß die Errichtung eines Vereinszollamts zu dieſem Zwecke in Hamburg und Bremen erlangt würde, iſt ſehr zweifelhaft, und auch in dem Falle, daß der Zollverein die immer beträchtlichen Koſten für die Errichtung der Entrepots dort auf ſich nähme (abgeſehen von der beſchränkten Lokalität in Bremen), unwahrſcheinlich.

Aber auch nachdem dieſe Schwierigkeiten überwunden wären, blieben doch zwei andere weſentliche Punkte bei der Kontrollirung des direkten Bezugs der Waaren und der begünſtigten Schiffe übrig, die zu weiteren Selbſttäuſchungen und Um-

1) Nur unter dieſer Bedingung erhalten ſie Theil am Rabatt. S. unten.

gehungen der Maaßregeln führen würden; es ſind dies die Konnaiſſemente für den Bezug jener Waaren von den trans-atlantiſchen Urſprungsländern [1]) und die Kontrolle der in den Vorhäfen angekommenen Waaren für den Eingang in den Zollverein. Es ſoll der Zollrabatt nur dann gewährt werden, wenn die Waaren ſchon bei ihrer Abſendung aus einem trans-atlantiſchen Hafen für den Zollverein beſtimmt ſind und zu dem Ende in dem Konnaiſſement, von welchem die Waaren begleitet ſein müſſen, dasjenige Handlungshaus im Zollvereine, an welches die Waaren vom Erzeugungslande abgeſendet werden, angegeben iſt.

Zur Konſtatirung dieſer Bedingungen können nur Beſcheinigungen der in transatlantiſchen Häfen fungirenden Konſuln dienen, daß eine Ladung von ſo und ſo viel Centnern näher bezeichneter Güter in ſo viel Kiſten, Ballen u. ſ. w., deren Signaturen anzugeben, für Rechnung des Herrn A zu B. (einem vereinsländiſchen Orte) in dem Schiffe (einem begünſtigten) C u. ſ. w. dort verladen und nach D (einem preußiſchen Oſtſee- oder einem der nordſeeiſchen Vorhäfen) ausklarirt ſeien.

Dieſen Konnaiſſementen ſoll alsdann für die Vorhäfen der nicht zollvereinsländiſchen Länder eine Beſcheinigung des dort fungirenden vereinsländiſchen Konſuls, daß die Güter dort in bezeichneter Art angekommen ſind, ſo wie eine weitere, die Waaren bis zur Ankunft an die Vereinsgränze begleitende Beſcheinigung hinzutreten, in welcher die Transportmittel, die zum weiteren Transport dienen, bezeichnet, auch die Friſten zur Anmeldung der Waaren beim Gränzzollamte vorgeſchrieben ſein würden. Nur auf dieſe Beſcheinigungen hin ſoll alsdann der Rabatt für die direkt bezogenen Waaren bewilligt werden.

Dieſer Plan ſetzt nun nicht nur eine anderweitige Einrichtung der Konſulate in den Vorhäfen durch Beiordnung ſehr waarenkundiger Zollbeamten an den betreffenden Gränzen vor-

1) Wir haben dieſe Schwierigkeit oben nicht berührt, obwohl ſie auch dort bei dem Plane, welcher die Hanſeſtädte den Zollvereinshäfen in den Begünſtigungen durchaus gleichſtellt, ihre Beachtung finden muß.

aus, als ſie bis jetzt beſteht, ſondern er laborirt auch an dem großen Mangel, daß ſeine Bedingungen ſehr leicht zu umgehen ſein werden.

Den Handlungshäuſern in den zu begünſtigenden Vorhäfen würde es doch natürlich darauf ankommen, ihren Abſatz im Intereſſe ihres Eigenhandels nach dem Zollvereine zu behalten und zu ſteigern, um den Rabatt für dieſe direkt bezogenen Waaren mit zu genießen, und auf der andern Seite ihre freie Dispoſition über alle bezogenen Waaren auch nach den anderen, als den Zollvereinsländern (auf dem Wege des Zwiſchenhandels) nicht gehemmt zu ſehen. Um Beides zu erreichen, bietet ſich für ſie das leichte Mittel dar, daß ſie nun die auf eigene Rechnung bezogenen Waaren (je mehr, deſto beſſer) mit den zum rabattfähigen Eingang in den Zollverein erforderlichen (Speditions-) Beſcheinigungen verſehen laſſen, und ihre Konſignateure in den Urſprungsländern anweiſen, in gleicher Art mit den auf ſie konſignirten Waaren zu verfahren, ſo daß ſie alsdann ſtets ein hinreichendes Waarenquantum zur freien Dispoſition entweder für den Zollverein oder für den Zwiſchenhandel nach anderen Ländern haben. Es bleibt ihnen dann die Freiheit, über die Waaren noch vor der Ankunft oder bei ihrer Ankunft im Vorhafen anderweit zu disponiren; zwar ſind dann an die nicht zum Verbrauch in den Zollverein gelangenden Waaren die Konnaiſſementsgebühren unnütz verwendet, aber dieſe können ja gegen den Zollrabatt, der anſehnlich ſein muß, gar nicht in Anſchlag kommen.

Eine andere Art der Umgehung wäre folgende: Es würde den Handlungshäuſern in den Nordſeehäfen ſicher nicht ſchwer fallen, in einem nahegelegenen Orte des Zollvereins einen Kaufmann zu finden, der ſich — gegen eine kleine kaum nennenswerthe Vergeltung — bereit zeigte, ſeine Firma zur Aufnahme in die Konnaiſſemente herzugeben und die Weiterbeförderung der an ihn adreſſirten Waaren zu übernehmen. Der hamburger oder bremer Kaufmann A, welcher eine ſolche Uebereinkunft mit einem vereinsländiſchen Gewerbsgenoſſen B getroffen hätte, gäbe nur ſeinen Kommittenten in den außereuropäi-

ſchen Ländern ein für allemal den Auftrag, in den Konnaiſſementen über alle an ihn abzuſendenden Waaren den B als den Empfänger zu bezeichnen. Eine Kontrolle oder gar ein Zwang dahin, daß die mit ſolchen Konnaiſſementen abgeſendeten Waaren auch wirklich an B. gelangen müſſen, läßt ſich gar nicht einführen. Der Kaufmann A aber wird durch den Beſitz der erwähnten, auf B lautenden Konnaiſſemente in den Stand geſetzt, ſeine Abnehmer im Zollvereine nach wie vor mit den auf eigene Rechnung kommittirten Waaren zu verſorgen und da er gleichzeitig auch nach andern Ländern (Rußland, Schweden, Dänemark, Mecklenburg, Hannover u. ſ. w.) Handel treibt, ſo wird er ein gutes Theil Konnaiſſemente übrig behalten, um damit nebenher noch Verſendungen gleichartiger, nicht unmittelbar aus den Erzeugungsländern, ſondern etwa aus England oder Holland bezogener Waare nach dem Zollvereine beſcheinigen zu können. Bei einem ſolchen Verkehr wäre es auch gar nicht einmal nothwendig, daß die Waaren zunächſt an B adreſſirt und von dieſem an den eigentlichen Empfänger C weiter ſpedirt würden, denn, da es jedem inländiſchen Kaufmann unbenommen bleiben muß, über eine Waare, bevor ſolche in ſeine Hände gelangt, anderweit zu disponiren, ſo braucht B nur an A einen auf C lautenden Extraditionsſchein zu ſenden, mit welchem die Waare dann unmittelbar an C gehen kann.

Umgehungen dieſer Art ſind namentlich früher, zur Erſchleichung des Rabatts von 20 pCt. auf fremden Wein, mit großem Erfolg verſucht worden, und es hat denſelben nur durch die Beſtimmung einigermaaßen vorgebeugt werden können, daß nur derjenige als Weingroßhändler und zum Genuſſe des Rabatts befähigt von der Steuerverwaltung anerkannt werde, welcher regelmäßig ein ihm eigenthümlich zugehöriges Weinlager von einem gewiſſen Umfange unterhält und nachzuweiſen vermag. Die analoge Anwendung dieſer, die Großen gegen die Kleinen begünſtigenden Beſtimmung auf den ganzen Kolonialwaarenhandel des Zollvereins möchte ſich aber ſchwerlich rechtfertigen oder nur ausführen laſſen.

Dieſen Mißſtänden wird nicht nur nicht abgeholfen, ſondern ſie vermehren ſich theilweiſe noch, wenn in den Vorhäfen beſondere unter Aufſicht der Konſulate ſtehende Lagerhäuſer errichtet werden, da alsdann erſt von dieſem Lagerhauſe ab die ſchließliche Disposition über die Waaren getroffen zu werden braucht, welche jetzt wenigſtens gleich nach der Ankunft des Schiffes zu treffen wäre. Eine weitere Beſtimmung etwa dahin, daß alle Waaren, welche einmal in ein ſolches Lagerhaus gebracht ſind, nun auch wirklich nach dem Zollvereine gehen müſſen, würde ſich aber in Ermangelung jedes geeigneten Zwangsmittels, den fremden Regierungen gegenüber, gar nicht durchführen laſſen. — Es müßten alſo die Konſulate der Zollvereinsſtaaten in jenen Vorhäfen die Kontrolle über die für den Zollverein direkt bezogenen Waaren übernehmen, den Konſulaten müßte eine veränderte Organiſation gegeben, ein beſoldeter Beamter an die Spitze geſtellt und denſelben ein ausreichendes, zu beſoldendes Hülfsperſonal untergeordnet werden. Die ſo organiſirten Konſulate würden dann die für den Zollverein beſtimmten Waaren während ihrer etwaigen Lagerung in den Hafenplätzen unter Mitverſchluß zu nehmen, Umpackungen zu beaufſichtigen, nach Umſtänden die Waaren vor deren Weiterbeförderung unter Siegel zu legen und für den Eingang derſelben in das Zollvereinsgebiet eine Friſt zu beſtimmen haben.

Die Konſulate würden alſo in den Vorhäfen zwar ihren Namen Konſulate beibehalten, im Weſentlichen aber Zollämter ſein. Völkerrechtliche Verträge müßten mit den fremden Regierungen über dieſe eigenthümlichen konſulariſchen Funktionen abgeſchloſſen werden.

Wenn nun aber auch alles dies erreicht wäre, wenn auch Mittel gefunden würden, die obigen Betrügereien mit den Konnaiſſementen zu verhindern, ſo würde der Zweck, unſere Binnenländer nun in unmittelbare Verbindung mit den transatlantiſchen Ländern, gleichſam an die Stelle der Vorhäfen, einrücken zu ſehen, dennoch nicht erreicht ſein. Denn die hanſeatiſchen Häuſer (ſo wie die in den belgiſchen und holländiſchen Vorhäfen) würden es ſehr bald ihrem Intereſſe entſprechend fin-

den, in den zunächſt oberhalb der Strommündungen belegenen Handelsplätzen Kommanditen zu errichten, die Bremer etwa in Minden, die Hamburger in Wittenberge oder Magdeburg. Es brauchen alsdann nur ein für allemal alle, aus den Urſprungsländern nach den Hanſeſtädten beſtimmten Ladungen rabattfähiger Waaren an dieſe Kommanditen gerichtet und durch Konſularatteſte certificirt zu werden. Dem hanſeatiſchen Hauſe bleibt es dann bei der Ankunft der Schiffe unbenommen, ob und welche dieſer Ladungen es an ſeinen Geſchäftsträger im Zollvereine gelangen laſſen will; alle, die es für vortheilhafter hält an andere Käufer abzuſetzen, behält es zurück.

Dadurch aber wird der Zweck dieſer Maaßregeln größtentheils aufgehoben, es werden nur die Beläſtigungen bleiben, und die Beläſtigungen werden in viel größerem Maaße auf die Abnehmer zweiter Hand im Zollverein zurückfallen; ſie werden ganz vorzüglich die Erhöhung der Koſten für die Ladungs-Certifikationen und für die Errichtung der Kommanditen zu tragen haben. Würde es aber auch gelingen, daß die den Mündungshäfen zunächſt oberhalb liegenden vereinsländiſchen Handelsplätze einen Theil des Eigenhandels jener Vorhäfen an ſich ziehen, ſo daß etwa Magdeburg zunächſt und Berlin einen Theil des Eigenhandels Hamburgs, Minden vielleicht einen Theil (ſchwerlich einen bedeutenden) des Bremer Handels erlangten, würde Köln vorzüglich, vermöge ſeiner glücklichen Lage am Vereinigungspunkte der natürlichen mit der künſtlichen Ausmündung des Rheins, von der obigen Differenzialzollbegünſtigung den reichlichſten Gebrauch zu machen im Stande ſein (wenn Belgien und Holland nämlich ſich jenen Vorſchlägen bequemt hätten), ſo würde Mainz ſchon viel weniger und Frankfurt am Main noch weniger Vortheil davon ziehen können. Immer würden es die höheren Binnenländer ſein, welche die Verluſte tragen, und preußiſche Handelsplätze wären es, welche den nächſten Vortheil haben ſollen.

Womit wollte aber Preußen den andern deutſchen Staaten gegenüber dieſen Plan rechtfertigen? Die Hoffnung auf eine dadurch zu ſteigernde Ausfuhr der Induſtrieerzeugniſſe des Zoll-

vereins iſt eben eine Hoffnung, ein frommer Wunſch, und wie wir glauben, eine Chimäre. Die Vertheidiger dieſes Planes haben es ſelber anerkannt, daß auf die Erlangung dauerhafter Vortheile, die in Bevorzugungen unſerer Einfuhren von Induſtrieerzeugniſſen in transatlantiſche Länder (Nordamerika, Braſilien) durch Zollrabatt beſtehen würden, durchaus keine Rechnung zu machen ſei. Die Union der nordamerikaniſchen Staaten hat derartige Vorſchläge bereits abgelehnt; die Centralverwaltung jener Staaten hat mit kluger Rückhaltsloſigkeit erklärt, daß den finanziellen und gewerblichen Intereſſen jener Staatsverbindung nur eine nach allen Seiten hin gleichmäßig treffende Zollſcala (horizontal Scale) entſprechen könne; und keiner der transatlantiſchen Staaten wird ſich jemals auf die Dauer herbeilaſſen, den Induſtrieerzeugniſſen des Zollvereins zu Liebe excluſive Maaßregeln gegen andere Nationen zu ergreifen, welche ihn augenblicklich mit dem größten Markte der Welt und der größten Seemacht, England, ſo wie mit anderen europäiſchen Staaten in Zollkriege verwickeln würden. Gegen die wichtigſte, die Konkurrenz engliſcher Fabrikwaaren namentlich, würde ein ſolcher excluſiver Vertrag nicht eingegangen oder nicht aufrecht erhalten werden; England hat ſich durch die neuere Umgeſtaltung ſeiner Zollverfaſſung die Macht erſchaffen, eine jede excluſive Zurückſetzung oder differenzielle Mehrbelaſtung ſeiner Induſtrieerzeugniſſe in irgend einem Fremdlande durch Aufſchlagszölle zu erwiedern; die wichtigſten transatlantiſchen Staaten ſtehen aber in viel zu umfaſſender Handelsverbindung ſchon allein mit dem britiſchen Markte, als daß ſie ſich der Gefahr ausſetzen ſollten, ſich dort mit hohen Beläſtigungen getroffen zu ſehen [1]). Nimmt man dieſem Umſtande gegenüber die Erklärung der vollziehenden Gewalt in den nordamerikaniſchen Freiſtaaten hinzu, daß man bei der Tarifregulirung ſich aller dergleichen Unterſchiedszölle zu enthalten habe, ſo wird der zollvereinsländiſche Fabrikant wohl die Hoffnung aufgeben müſſen, ſich durch Differenzialzölle, welche aus-

1) S. oben S. 120. Anm. 1.

ſchließlich der vereinsländiſchen Induſtrie zu gut kämen, auf transatlantiſchen Märkten begünſtigt zu ſehen.

Gehen wir daher in Deutſchland den natürlichen Weg nationaler Einigung gegen das Ausland vorwärts ohne allzu künſtliche und unpaſſende Pläne, die uns von dem Nächſtzuerreichenden abführen. Machen wir im Zollvereine lieber deutſchen Staaten, den Nordſeeſtaaten, Conceſſionen, die uns geringere Opfer auferlegen, als Conceſſionen dem Auslande gegenüber. Einigen wir uns! Ohne Opfer giebt es keine Einigung, keine Vermittelung, keine Verſöhnung. Und dann, wenn wir an das deutſche Meer vorgedrungen ſind, wenn wir dort kräftige Waffen, einige Geſetze erreicht haben, gewinnen wir dem Auslande dasjenige ab, was in unſerer Aller Intereſſe liegt, Achtung der nationalen Ehre, Beachtung auch unſerer Intereſſen. Dies iſt der Weg, der gerade zum Ziele führt, und die einfachſte Politik iſt die beſte.

Druck von Brandes & Schultze in Berlin, Roßſtraße No. 8.

Beilage I.

a) Eingabe der Stralſunder Kaufmannſchaft an Sr. Excellenz den Herrn Finanz-Miniſter.

(Die Deputirten der Kaufmannſchaft in Stralſund überreichen eine Erklärung vieler Kaufleute und Schiffs-Rheder in Stralſund, Greifswalde und Barth gegen den in Frage ſtehenden Differenzialzoll und gegen Schutzzölle überhaupt.)

Stralſund, den 9ten Aug. 1847.

Ew. Excellenz haben wir die anliegende Erklärung vieler Kaufleute und Schiffs-Rheder Neu-Vor-Pommerns ehrerbietigſt zu überreichen. Es wird darin eigentlich nur das beſtätigt, was bereits zur Zeit des vereinigten Landtages von mehreren Abgeordneten aus den Preußiſchen Oſtſeeſtädten gegen die Petition des Abgeordneten v. Heiden-Cartelow, die Einführung eines Differenzialzolles betreffend, bei Ew. Excellenz erklärt worden iſt; indeſſen glaubten die dieſſeitigen zunächſt Betheiligten jeden möglichen Zweifel über ihre Anſichten in Betreff des ſo allgemein wichtigen Gegenſtandes beſeitigen zu müſſen und wir erfüllen nur eine uns obliegende Pflicht, indem wir die Förderung dieſer Erklärung übernommen haben.

Ja, wir ſehen uns dadurch noch beſonders aufgefordert, auch an unſerem Theile und auch im Namen derjenigen, deren Intereſſen wir mit zu vertreten haben und die an der beifolgenden Erklärung zufällig nicht Theil nehmen konnten, die feſte Ueberzeugung auszuſprechen: daß die in Antrag gekommene Maßregel eines Differenzial-Zoll-Syſtems gewiſſermaßen eine Kriegserklärung gegen den Handel und die Schifffahrt Europas zu nennen ſei, wovon die unausbleiblichen Nachtheile, hauptſächlich der deutſche Zollverein, insbeſondere aber Preußen und namentlich deſſen Rhederei und Oſtſeehandel, in einem bedeutenden Umfange zu erleiden haben würden, ohne dadurch dem bezeichneten Ziele einer wahren allgemeinen Handelsfreiheit und reinen Gegenſeitigkeit, auch nur um etwas näher zu kommen.

Wir enthalten uns billig jetzt, nachdem der Gegenſtand ſchon ſo vielſeitig öffentlich verhandelt worden iſt, nachdem ſich Preußens Rhederei, wie wir glauben, mit Achtung gebietender Einſtimmigkeit gegen die dargebotene Verlockung ausgeſprochen hat, nachdem die diplomatiſchen Noten Englands über dieſen Gegenſtand bekannt geworden ſind, nachdem die Hamburger Staats-Denkſchrift noch mehr Licht über die Handels-Intereſſen Deutſchlands verbreitet hat — nach dieſem Allen enthalten wir uns geziemend vor Ew. Excellenz in noch weitere Erörterungen über dieſen Gegenſtand einzugehen; aber wir glauben andrerſeits uns zu der Erklärung für uns ſelbſt verpflichtet und auch im Namen derer, die ſich in der Anlage vernehmen laſſen, befugt, daß hier keineswegs irgend eine Unterwürfigkeit gegen die Suprematie Englands in Handels- und Schifffahrts-Angelegenheiten des Welt-Verkehrs vorwalte, vielmehr wünſchen und hoffen wir alle, daß Deutſchland, daß Preußen in jeder Verhandlung mit England auf das kräftigſte die Rechte der Gegenſeitigkeit mit derjenigen Feſtigkeit fordere und vertrete, welche dem deutſchen Volke, einem jeden andern gegenüber, wohl geziemet, wenn die Anſprüche, nach der Tendenz allgemeiner Handelsfreiheit, gerecht und billig ſind.

Nur ſo dürfen wir hoffen, bei den Weiſeſten des engliſchen Volkes, dasjenige Entgegenkommen zu erleichtern, welches zu dem auch von ihnen längſt erſehnten Ziele der großmöglichſten Handelsfreiheit auf dem kürzeſten Wege führen kann. Wenn Englands Erfahrungen daſſelbe weltkundig von jedem Schutzzoll und Prohibitiv-Syſtem zurückdrängen, ſo ſollte Deutſchland in ſeinen viel bedenklicheren Weltverhältniſſen es nicht wagen wollen, dieſelben Erfahrungen zu beginnen, während für Deutſchland ſelbſt nach dem Vorgeben der Schutzzöllner das größere Heil nur von allgemeiner Handelsfreiheit zu hoffen iſt.

Ew. Excellenz gnädigſter Berückſichtigung empfehlen wir demnach ehrerbietigſt die entſchiedenſte Erklärung vieler Kaufleute und Schiffs-Rheder Neu-Vor-Pommerns gegen Einführung eines Differenzial-Zolls und gegen Schutzzölle überhaupt

gehorſamſt
die Deputirten der Kaufmannſchaft in Stralſund.

b) Erklärung der Kaufleute und Schiffs-Rheder Neu-Vor-Pommerns gegen Differenzialzölle.

Die unterzeichneten Kaufleute und Schiffs-Rheder Neu-Vor-Pommerns haben ſich durch die Petition, welche der Herr von Heyden-Cartelow unterm 29ten April d. J. an die hohe Curie der drei Stände des in Berlin verſammelten Vereinigten Landtages gerichtet hat, und wodurch die Einführung einer Zollbegünſtigung für jede directe Importation von außereuropäiſchen Productionsländern auf Zollvereins- oder dieſen gleichgeſtellten Schiffen — wenn auch über einen Nordſee-Hafen zwiſchen Schelde und Elbe eingehend, beantragt wird, veranlaßt geſehen, dieſen Gegenſtand in nähere Erwägung zu ziehen.

Sie haben dabei nicht bloß die für den Antrag in der erwähnten Petition angeführten Gründe, ſammt und ſonders, als ungenügend erkannt, ſondern ſind auch zu der Ueberzeugung gekommen, daß

I. die Maßregel, unter den beſtehenden Verhältniſſen, keinen der unter 1—4 in der Petition bezeichneten Zwecke erreichen könne, und

II. daß die wahrſcheinlichen Folgen derſelben für die allgemeinen Intereſſen des Deutſchen Zollvereins und mehr noch für die Deutſche Nation im Allgemeinen ſehr ſchädlich ſein würden, und

III. daß zunächſt ſehr bedeutende Nachtheile für die Preußiſche Rhederei und den Preußiſchen Oſtſeehandel, mit Rückwirkung auf Ackerwirthſchaft und geſunden Fortſchritt der Vaterländiſchen Induſtrie, mit Gewißheit vorauszuſehen ſeien.

Die Unterzeichneten wollen ſich hier auf eine genaue Erörterung ihrer Gründe für die ausgeſprochenen Haupt-Ueberzeugungen nicht einlaſſen, ſondern nur einige derſelben kurz andeuten.

Zu I. Der Zoll-Verein hat zur Zeit keine andere Schiffs-Rhederei als die Preußiſche, und dieſe ihre einzige natürliche Baſis in dem Ausfuhrhandel der Oſtſee, die Schiffe finden ihre Hauptbeſchäftigung in der Schifffahrt nach und von England, ſie ſind zu der allgemeinen Welt-Schifffahrt, mit ſehr geringer Ausnahme, nicht brauchbar nnd ihre Theilnahme an der directen Importation kann, ſelbſt durch eine Zoll-Begünſtigung von 20 pro Cent ihnen nicht geſichert werden, da eine Menge anderer Verhältniſſe dieſen Weltverkehr den Häfen an der Nordſee und deren Schiffen zuweiſen.

2. Wenn der vorgeſchlagene Differenzial-Zoll den See-Handel des Zoll-Vereins entſchädigen ſoll für die Nachtheile, welche die Mauthgeſetze des Zoll-Vereins ſelbſt begründet haben, ſo kann dieſer innere Krieg der Geſetzgebung unmöglich im Haupt-Reſultat nützlich ſein für den Zoll-Verein ſelbſt und für die Deutſche Nation.

3. Ebenſo wenig kann der durch die Maßregel offen beabſichtigte Krieg gegen den Zwiſchen-Handel Englands und der Hanſeſtädte Nutzen bringen für den Zollverein und die Deutſche Nation, da dieſer Zwiſchen-Handel durchaus die directe Importation nicht hindert und dieſelben nur dadurch und in ſoweit beſchränkt, als er eben für den Deutſchen Verkehr und den Deutſchen Verbrauch nützlicher iſt als jene directe Importation, denn ſonſt würde dieſer Zwiſchen-Handel überall nicht beſtehen. Den freien Handel und den Zwiſchen-Verkehr der Hanſe-Städte zerſtören, heißt dem Binnenlande alle überſeeiſchen Waaren unnöthiger Weiſe vertheuern und die Ausfuhr der vaterländiſchen Production und Induſtrie muthwilliger Weiſe erſchweren.

4. Das Mittel, wodurch dieſe Nachtheile herbeigeführt würden, wäre zugleich ſelbſt ein nicht unbedeutendes Opfer, da der Unterſchied der Zoll-Begünſtigung offenbar die Einnahme der Vereins-Staaten ſchmälern, demnach von den Staatsbürgern auch anderweitig wieder übertragen werden müßte.

Demnächſt zu II iſt anzuführen.

1. Da die Maßregel ſich offen als eine feindſelige gegen die Hanſe-Städte und die Europäiſchen See-Handels-Staaten ankündigt, zunächſt von England als eine ſolche angeſehen werden würde, ſo liegt nahe, daß namentlich dieſes, den Welthandel zur Zeit noch beherrſchende Land, ſich nach Maßregeln umzuſehen gezwungen wird, um die ihm angedroheten Nachtheile zu neutraliſiren oder durch Gegen-Nachtheile hinlänglich zu vergelten. Es kann ja aber darüber nicht der geringſte Zweifel ſein, daß England dergleichen Gegenmaßregeln viel leichter auffinden und wirkſam in Anwendung bringen kann, als wie es Seitens des Zoll-Vereins zu hindern oder zu vergelten wäre. Wo der einfache Gegenſeitigkeits-Grundſatz nicht ausreicht, Handelsbegünſtigungen zu erlangen, da werden anderweitige feindliche Maßregeln nichts bewirken können, als Nachtheile für diejenige Nation, welche damit beginnt, ohne wirklichen Krieg ankündigen zu können oder zu wollen.

2. Deshalb können auch dergleichen Demonſtrationen zwar günſtige Handels-Verträge zerſtören, aber keine begründen. Wenn im vorliegenden Falle beabſichtigt wird, die Navigations-Acte und Prohibitiv-Geſetze Englands zu bekämpfen, ſo iſt nicht zu überſehen daß die Britiſche Regierung ſich ſchon ſeit Canning und Huskiſſon, demnächſt unter Peel und Palmerſton ſehr geneigt erwieſen hat, von dergleichen unnatürlichen Handels-Zwangs-Geſetzen, welche die Zeit der Nützlichkeit ſelbſt für England längſt überdauert, vielmehr ſchon klar gemacht haben, daß die Engliſche Nation dadurch, neben unleugbaren Vortheilen, auch ſehr erhebliche Nachtheile für ſich ſelbſt begründet habe, allmählig zurückzutreten, in ſoweit es die künſtlich erzeugten Verhältniſſe nur immer geſtatten. Es iſt nun klar, daß diejenige ſehr ſtarke Partei in Eng-

land, welche durch dieſes allmählige Rückſchreiten in Nachtheil geräth, offenbar geſtärkt und zu größerem Widerſtande aufgerufen wird durch jede drohende Maßregel des gegenüberſtehenden Auslandes. Deshalb würde denn auch der Differenzial-Zoll nicht günſtig, ſondern nachtheilig für den beabſichtigten Zweck wirken, Maßregeln gegen die Deutſche Schifffahrt und den Deutſchen Ein- und Ausfuhr-Handel in England und auch in allen von ihm mehr oder weniger abhängigen überſeeiſchen Ländern hervorrufen oder verſtärken und unterſtützen.

Zu III. wird es ohne weitere Auseinanderſetzung wohl klar ſein, daß die von England zu erwartenden Gegenmaßregeln zunächſt die Preußiſche Rhederei — als die einzige des Deutſchen Zoll-Vereins — und den Ausfuhrhandel der Preußiſchen Oſtſee-Küſte um ſo ſicherer treffen würde, als die dieſſeitigen Haupt-Produkte, Getraide und Holz, mit hohen Eingangszöllen belegt werden können, ohne weſentlichen Nachtheil für England, welches die Zufuhren aus Amerika, Rußland, Dänemark, Schweden, Norwegen u. ſ. w. nur um ſo viel mehr zu begünſtigen braucht, um der reichlichſten Zufuhr ſtets ſicher zu ſein und Preußen zu zwingen mit den niedrigſten Preiſen für ſeine Exporte vorlieb zu nehmen.

Es wäre alſo die Preußiſche Rhederei, der Oſtſee-Handel, der Grundbeſitz an der Preußiſchen Oſtſeeküſte, worauf die Nachtheile ſofort und zunächſt fallen würden, welche ein ſolcher Differenzial-Zoll herbeiführen muß; Nachtheile, welche noch vergrößert würden durch den nothwendigen Beitrag, den dieſe Küſtenländer zur Staatskaſſe leiſten müßten, um den Ausfall am Zoll zu decken, der, wenn überhaupt, Schiffen der Nordſeeküſte oder einigen großen Handelshäuſern für directe Einfuhr, oder aber, nach dem Grundzweck der Maßregel, den wenigen Fabrikanten zu Gute kommen würde, welche aus dieſer Prämie dem Volke ein Proletariat künſtlich heranbilden, das wenn die eigene Concurrenz der Fabrikationsgier erſt die Prämie aufgezehrt hat, der Nation zur Verpflegung überwieſen wird.

Und, ſelbſt wenn der angebliche nächſte Zweck der Maßregel in Erfüllung gebracht — den Vereins- alſo zunächſt den Preuß. Schiffs-Rhedereien, der ganze Vortheil der Zollbegünſtigung geſichert werden könnte — was wäre es denn anders als eine künſtliche Schutz-Zoll-Ueberreizung zum Schiffsbau, — wodurch doch manches Material vom Auslande vertheuert — die einheimiſche Fabrikation von Eiſen und dgl. künſtlich mehr als gut begünſtigt und alſo irre geleitet werden würde. Käme dann die Zeit, daß die Maßregel den vorgegebenen Hauptzweck wirklich erreichte, käme die Zeit des freien Handels wirklich, dann wäre auch dieſer Zweig menſchlicher Thätigkeit auf eine unhaltbare Höhe geſteigert und müßte in mannigfaches Elend zurückſinken. Der Schiffbau an der Oſtſee erhebt ſich ohne Schutzzoll von ſelbſt auf den natürlich

Digitized by Google

angemeſſenen Höhen-Punkt. Die Werfte der Oſtſee ſind in guter Thätigkeit nud würden bedentender vorſchreiten, wenn nur Hinderniſſe weggeräumt würden.

Dieſe Gründe nun ſind es hauptſächlich, weshalb die unterzeichneten Neu-Vor-Pommerſchen Schiffs-Rheder und Kaufleute ganz mit derjenigen Erklärnng übereinſtimmen, welche die Abgeordneten mehrerer Preußiſchen Oſtſee-Städte zum Vereinigten Landtage in Berlin unterm 25. Juni 1847 gegen die Eingangs erwähnte Petition des Herrn von Heiden-Cartelow, bei des Herrn Finanz-Miniſter von Duesberg Excellenz eingereicht haben, und dieſe Gründe ſind ſeitdem nicht wenig verſtärkt worden durch die Erklärungen der Britiſchen Regierung, in den bekannt gewordenen diplomatiſchen Verhandlungen über dieſen Gegenſtand.

Daraus leuchten die Nachtheile ſchon deutlicher hervor, womit eine ſolche Maßregel zunächſt die Preußiſche Rhederei und den Preußiſchen Oſtſeehandel bedrohen würde. —

Aber dieſe Verhandlungen führen auch auf diejenigen Nachtheile zurück, welche bereits durch das Schutz-Zoll-Syſtem des Deutſchen Zollvereins für die Deutſche d. h Preußiſche Rhederei ſelbſt nach der hier beſprochenen Petition herbeigeführt worden ſind. Wenn hier nur kürz hingewieſen wird auf die Nachtheile und Hinderniſſe, welche dieſe Mauthgeſetze durch Vertheuerung vieler Materialien zum Schiffbau dieſem Gewerbe und der Schiffs-Rhederei aufgebürdet haben, ſo ſagen die Noten Lord Palmerſtons ja deutlich genug, — wenn man es ſonſt nicht ſchon wüßte, — daß die Begünſtigung der Meklenburgiſchen, Oldenburger und Hannöverſchen Flaggen zum Nachtheile der Zoll-Vereins oder Preußiſchen Oſtſee-Schiffs-Rhederei dem Schutz-Zoll-Syſtem zuzuſchreiben ſei, welches der Deutſche Zollverein den Engliſchen Intereſſen entgegengeſtellt hat. Nun fehlte nur noch, daß dieſe Rhederei als Entſchädigung mit dem Differenzial-Zoll beladen würde, der als nächſte Folgen wieder andere und zwar größere Nachtheile für dieſelbe Rhederei ganz ſicher vorausſehen läßt und welche in den Noten Palmerſtons ſchon verkündet worden. — Es liegt nun ſehr nahe, daß zur Minderung der ſchon erzeugten Nachtheile der Zoll-Verein oder doch die Preußiſche Staats-Regierung die Beſeitigung der gegen Schiffsbau und Rhederei gerichteten Mauth-Geſetze des Zoll-Vereins unverzüglich bewirken ſollte, aber auch, daß ebendieſelbe den Nachtheil durch Gegenmaßregeln zu heben ſuchen müßte, den die durch England der Preußiſchen Rhederei aufgebürdete Concurrenz fremder Flaggen in der Ausfuhr von Preußen nach England herbeigeführt hat. Es wiſſen aber die Unterzeichneten ſehr wohl, daß hier Tractate und andere Bedenken entgegenſtehen, auf deren Erörterung hier verzichtet wird.

Wenn aber aus den Aeußerungen Lord Palmerſton's hervorgeht, daß eine Geneigtheit vorhanden iſt, den letztberührten Nachtheil dadurch auszugleichen, daß den Preußiſchen Schiffen auch die Ruſſiſchen Häfen zur Fracht-

fahrt nach England frei gegeben werden, ſo iſt dieſes ſchon eher als eine wünſchenswerthe Einleitung anzuſehen, die Nachtheile der Engliſchen Navigations-Acte mehr und mehr zu beſeitigen und die Unterzeichneten können nur hoffen, daß die Hohen Preußiſchen Staatsbehörden bemühet ſein werden, auf dem Wege ſtrengſter Gegenſeitigkeit, nicht durch Androhung feindlicher Maßregeln, ſondern immer durch friedliche Verhandlung mit England gemeinſam, die Segnungen zu erſtreben, welche allein von immer größerer Handelsfreiheit, freiem Verkehr aller Völker, auch für Deutſchland, für den Zollverein und namentlich für Preußen erwartet werden können.

Stralſund, im Juli 1847.

Heinr. Langemack, A. G. v. Rantzow, J. C. Bartels, J. A. Iſenecker, Guſt. Fr. Dieckelmann, J. H. Bartels, Ernſt Billig, Carl Siebe, Ludw. Evers, M. Reimarus, F. A. Crotogino, Bollmann & Drews, D. H. Raßmus, Georg Palm, F. T. Muſculus, B. A. Beug, L. Oeſterreich jun., A. T. Kruſe, A. G. Hoffmann, C. H. Roth, Carl Hecht, Eduard Klempin, Heinr. Israel, J. C. Platen, H. L. Fabrizius, A. Krumſee, Wilh. Bahl. T. Wegener, C. Albonico, Carl Weyergang, J. R. Kaſten, Philipp Weyergang, Erich, J. M. Weinholz, A. Böllner, J. C. Blauert, H. E. Bade, Guſt. v. Hacken, G. A. Blanck, Joh. Alb. Meyer, Carl Brandt, Ferd. Aug. Spalding & Sohn, M. H. Schmidt, J. J. Burmeiſter, C. E. Peters, J. F. Böttcher, J. J. Borkenhagen, H. J. Schmiedberg, J. L. Backhus, L. A. Grünwaldt.

B. Kaufleute und Schiffs-Rheder in Greifswald.

Herrmann Odebrecht, J. P. H. Weißenborn, C. Grädener, W. Häger, Heinr. Lude, C. F. Pogge, Heinr. Friedr. Theod. Hollander, C. A. Fielitz, J. C. Müller. C. F. Schultze, C. Ehlichs, Carl Roſenthal, J. D. Hagen, C. Hinrichs, C. F. Boy, Aug. Franck, Wilh. Pütter, C. F. Schütze, J. H. Meyer, J. C. Lorentz, Ferd. Krauſe, J. F. Lentze, Fr. Peemüller, L. E. Chriſter, H. Culmbacher, C. H. Albonico, L. W. Ehlers, G. A. Friedrichs, C. H. Möller.

C. Kaufleute und Schiffs-Rheder in Barth.

Struck, Lönnies, W. A. Sarnow, C. M. Fäcks, J. F. W. Cowalſchky, J. C. Beug, E. W. Ohrloff, N. Ebert, Pauli & Schmidt, H. F. Scheel, C. F Rumler, J. J. Wallis Wwe., C. A. Jarchow, C. H. Friedrich, F. T. Schmidt, J. F. Schmidt, Wilhelm Goerne, Ed. Völcker, J. F. Fäcks, Schütt & Millahn, J. C. Röhl, J. N. Rodbertus, Carl Ehlert, W. H. Sund, H. L. Laeck, Eduard Goerne, J. F. Lauckmann.

Beilage II.

Nachweiſung

der

in den Häfen des Preußiſchen Staats in den Jahren 1846 und 1845 ein- und ausgegangenen

See-Schiffe,

einſchließlich der Dampfſchiffe und mit Ausſchluß der Küſtenfahrzeuge.

(Die größeren Zahlen weiſen den Eingang, die kleineren den Ausgang nach.)

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeschiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin sie gegangen.											
	1. Dänemark.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl	davon beladen		mit Ballast		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl	davon beladen		mit Ballast	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Dänemark . . .	289	11,818	50	1,785	239	10,033	346	13,207	85	2,805	261	10,402
	286	10,509	184	8,401	102	2,408	315	11,479	213	9,561	102	1,918
Mecklenburg . . .	3	283	—	—	3	283	—	—	—	—	—	—
	2	270	2	270	—	—	3	363	3	363	—	—
Hanſeſtädte . . .	2	106	2	106	—	—	1	32	1	32	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	95	1	95	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden	—	—	—	—	—	—	1	101	—	—	1	101
	4	268	4	268	—	—	11	729	9	476	2	253
Norwegen . . .	5	183	—	—	5	183	1	19	—	—	1	19
	15	485	8	276	7	209	21	835	10	435	11	400
Großbritannien . .	27	3,204	1	25	26	3,179	18	1,785	1	86	17	1,699
	2	129	—	—	2	129	—	—	—	—	—	—
Hannover	21	965	8	343	13	622	32	1,342	5	167	27	1,175
	6	216	4	169	2	47	7	134	5	106	2	28

Oldenburg	4	163	—	—	4	163	4	188	2	90	2	98
	1	56	1	56	—	—	1	46	1	46	—	—
Niederlande . . .	14	685	1	41	13	644	18	740	6	227	12	513
	7	346	7	346	—	—	4	202	3	145	1	57
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	1	87	1	87	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	365	17,407	62	2,300	303	15,107	422	17,501	101	3,494	321	14,007
Summa { Ausgegangen	324	12,374	211	9,581	113	2,793	362	13,788	244	11,132	118	2,656
Summa	689	29,781	273	11,881	416	17,900	784	31,289	345	14,626	439	16,663
Preußen	406	18,359	70	2,842	336	15,517	353	16,165	85	3,417	268	12,748
	389	15,885	378	15,622	11	263	315	12,220	311	12,113	4	107
Summa	795	34,244	448	18,464	347	15,780	668	28,385	396	15,530	272	12,855
Summa { Eingegangen	771	35,766	132	5,142	639	30,624	775	33,666	186	6,911	589	26,755
Summa { Ausgegangen	713	28,259	589	25,203	124	3,056	677	26,008	555	23,245	122	2,763
Summa Summarum	1,484	64,025	721	30,345	763	33,680	1,452	59,674	741	30,156	711	29,518

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	2. Mecklenburg.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	—	—	—	—	—	—	6	110	2	35	4	75
	1	14	1	14	—	—	1	14	1	14	—	—
Mecklenburg . . .	78	11,241	2	136	76	11,105	16	1,100	5	107	11	993
	48	2,180	10	1,182	8	998	21	2,601	1	44	20	2,557
Hanſeſtädte . . .	3	60	2	36	1	24	—	—	—	—	—	—
	2	48	1	24	1	24	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	1	90	—	—	1	90	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover . . .	1	189	—	—	1	189	1	30	—	—	1	30
	—	—	—	—	—	—	1	7	1	7	—	—

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	1	56	—	—	1	56
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Eingegangen	83	11,580	4	172	79	11,408	24	1,296	7	142	17	1,154
Summa Ausgegangen	21	2,242	12	1,220	9	1,022	23	2,622	3	65	20	2,557
Summa	104	13,822	16	1,392	88	12,430	47	3,918	10	207	37	3,711
Preußen	31	722	12	256	19	466	18	1,316	6	199	12	1,117
	35	858	34	852	1	6	9	159	5	88	4	71
Summa	66	1,580	46	1,108	20	472	27	1,475	11	287	16	1,188
Summa Eingegangen	114	12,302	16	428	98	11,874	42	2,612	13	341	29	2,271
Summa Ausgegangen	56	3,100	46	2,072	10	1,028	32	2,781	8	153	24	2,628
Summa Summarum	170	15,402	62	2,500	108	12,902	74	5,393	21	494	53	4,899

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	3. Hanſeſtädte.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	19	668	16	522	3	146	13	530	9	308	4	222
	6	155	6	155	—	—	32	799	32	799	—	—
Mecklenburg . . .	4	633	1	164	3	469	4	441	2	206	2	235
	—	—	—	—	—	—	1	124	1	124	—	—
Hanſeſtädte . . .	35	1,816	23	1,038	12	778	21	876	15	587	6	289
	16	666	14	577	2	89	18	803	16	733	2	70
Rußland	11	770	—	—	11	770	13	898	1	58	12	840
	12	840	—	—	12	840	12	840	—	—	12	840
Schweden . . .	2	453	—	—	2	453	—	—	—	—	—	—
	1	55	—	—	1	55	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	229	5	229	—	—	4	242	4	242	—	—
Großbritannien . .	8	813	3	243	5	570	14	1,196	—	—	14	1,196
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	121	4,721	88	3,361	33	1,360	101	4,204	75	3,029	26	1,175
	40	1,503	37	1,468	3	35	53	1,682	50	1,635	3	47

Oldenburg . . .	32	1,737	27	1,399	5	338	38	2,002	31	1,587	7	415
	24	1,364	24	1,361	—	—	36	2,008	36	2,008	—	—
Niederlande . . .	44	2,069	37	1,783	7	286	47	2,319	37	1,780	10	539
	5	214	5	214	—	—	18	803	18	803	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	1	68	1	68	—	—	2	123	2	123	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	277	13,748	196	8,578	81	5,170	253	12,589	172	7,678	81	4,911
Summa { Ausgegangen	109	5,023	91	4,004	18	1,019	174	7,301	157	6,344	17	957
Summa	386	18,771	287	12,582	99	6,189	427	19,890	329	14,022	98	5,868
Preußen	29	2,141	18	1,092	11	1,049	38	3,660	28	2,139	10	1,521
	17	525	17	525	—	—	16	589	12	541	4	48
Summa	46	2,666	35	1,617	11	1,049	54	4,249	40	2,680	14	1,569
Summa { Eingegangen	306	15,889	214	9,670	92	6,219	291	16,249	200	9,817	91	6,432
Summa { Ausgegangen	126	5,548	108	4,529	18	1,019	190	7,890	169	6,885	21	1,005
Summa Summarum	432	21,437	322	14,199	110	7,238	481	24,139	369	16,702	112	7,437

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	4. Rußland.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . .	—	—	—	—	—	—	5	331	4	158	1	173
	1	75	—	—	1	75	3	162	1	70	2	92
Mecklenburg . .	1	68	1	68	—	—	5	522	5	522	—	—
	3	420	—	—	3	420	4	541	4	541	—	—
Hanſeſtädte . . .	3	234	3	234	—	—	7	515	7	515	—	—
	3	263	1	36	2	227	7	548	5	289	2	259
Rußland	36	2,511	24	1,671	12	840	33	2,908	21	2068	12	840
	35	3,433	4	314	31	3,122	37	3,599	3	537	34	3,062
Schweden . . .	—	—	—	—	—	—	2	109	2	109	—	—
	2	125	—	—	2	125	1	52	—	—	1	52
Norwegen . . .	2	68	—	—	2	68	2	85	1	30	1	55
	7	272	6	227	1	45	6	481	1	46	5	435
Großbritannien . .	—	—	—	—	—	—	1	166	1	166	—	—
	125	16,737	1	189	124	16,548	64	8,945	6	572	58	8,373
Hannover	1	67	—	—	1	67	9	675	8	568	1	107
	5	304	—	—	5	304	3	222	3	222	—	—

Olbenburg	—	—	—	—	—	—	5	311	5	311	—	—
	3	186	1	65	2	121	—	—	—	—	—	—
Niederlande	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	318	1	64	4	254	5	300	3	181	2	119
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	2	179	2	179	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	157	—	—	1	157
Nord-Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	2	535	—	—	2	535
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Eingegangen	43	2,948	28	1,973	15	975	69	5,622	54	4,447	15	1,175
Summa Ausgegangen	189	22,133	14	892	175	21,241	135	15,721	28	2,637	107	13,084
Summa	232	25,081	42	2,865	190	22,216	204	21,343	82	7,084	122	14,259
Preußen	57	4,638	57	4,638	—	—	76	7,111	70	6,236	6	875
	70	7,642	20	1,599	50	6,043	52	4,314	34	2,538	18	1,776
Summa	127	12,280	77	6,237	50	6,043	128	11,425	104	8,774	24	2,651
Summa Eingegangen	100	7,586	85	6,611	15	975	145	12,733	124	10,683	21	2,050
Summa Ausgegangen	259	29,775	34	2,491	225	27,284	187	20,035	62	5,175	125	14,860
Summa Summarum	359	37,361	119	9,102	240	28,259	332	32,768	186	15,858	146	16,910

3

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	5. Schweden.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark	2	50	—	—	2	50	2	42	1	35	1	7
	1	117	—	—	1	117	3	224	1	21	2	203
Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	2	62	—	—	2	62
Hanſeſtädte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	138	—	—	1	138	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	119	—	—	1	119	—	—	—	—	—	—
Schweden	134	6,717	131	6,482	3	235	88	4,420	86	4,338	2	82
	144	9,291	28	1,400	116	8,191	107	9,006	20	1,489	87	7,517
Norwegen	6	181	4	124	2	57	—	—	—	—	—	—
	3	338	—	—	3	338	5	362	—	—	5	362
Großbritannien	3	379	2	218	1	161	4	344	—	—	4	344
	2	126	—	—	2	126	1	131	—	—	1	131
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	56	—	—	1	56

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	1	85	—	—	1	85
	—	—	—	—	—	—	1	41	1	41	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	538	—	—	3	538	1	192	—	—	1	192
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	145	7,327	137	6,824	8	503	95	4,891	87	4,373	8	518
Summa { Ausgegangen	155	10,667	28	1,100	127	9,567	121	10,074	22	1,551	99	8,523
Summa	300	17,994	165	7,924	135	10,070	216	14,965	109	5,924	107	9,041
Preußen	18	1,059	12	565	6	494	16	754	15	701	1	53
	20	1,257	4	338	16	919	15	805	5	263	10	542
Summa	38	2,316	16	903	22	1,413	31	1,559	20	964	11	595
Summa { Eingegangen	163	8,386	149	7,389	14	997	111	5,645	102	5,074	9	571
Summa { Ausgegangen	175	11,924	32	1,438	143	10,486	136	10,879	27	1,814	109	9,065
Summa Summarum	338	20,310	181	8,827	157	11,483	247	16,524	129	6,888	118	9,636

3*

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeschiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin sie gegangen.											
	6. Norwegen.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl.	davon beladen		mit Ballast		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl.	davon beladen		mit Ballast	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Dänemark . . .	80	2,801	71	2,519	9	282	83	2,950	83	2,950	—	—
	40	1,259	37	1,156	3	103	36	1,159	33	1,058	3	101
Mecklenburg . . .	—	—	—	—	—	—	1	67	1	67	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	1	49	1	49	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	4	138	4	138	—	—	1	75	1	75	—	—
	1	42	1	42	—	—	3	135	3	135	—	—
Norwegen . . .	410	13,254	409	13,221	1	33	318	10,339	312	10,074	6	265
	360	11,319	196	6,301	164	5,018	283	8,827	105	3,404	178	5,423
Großbritannien . .	4	287	3	201	1	86	2	181	2	181	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover . . .	28	1,817	28	1,817	—	—	12	782	12	782	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oldenburg . . .	1	52	1	52	—	—	1	51	1	51	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	32	2,181	32	2,181	—	—	12	886	12	886	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	121	—	—	1	121
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Eingegangen	560	20,579	549	20,178	11	401	430	15,331	424	15,066	6	265
Summa Ausgegangen	401	12,620	234	7,499	167	5,121	323	10,242	141	4,597	182	5,645
Summa	961	33,199	783	27,677	178	5,522	753	25,573	565	19,663	188	5,910
Preußen	15	896	15	896	—	—	20	1,691	18	1,547	2	144
	8	335	7	285	1	50	4	190	4	190	—	—
Summa	23	1,231	22	1,181	1	50	24	1,881	22	1,737	2	144
Summa Eingegangen	575	21,475	564	21,074	11	401	450	17,022	442	16,613	8	409
Summa Ausgegangen	409	12,955	241	7,784	168	5,171	327	10,432	145	4,787	182	5,645
Summa Summarum	984	34,430	805	28,858	179	5,572	777	27,454	587	21,400	190	6,054

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen. 7. Großbritannien. 1846. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1846. deren Laſtenzahl.	1846. davon beladen Schiffe.	1846. davon beladen Laſten.	1846. mit Ballaſt Schiffe.	1846. mit Ballaſt Laſten.	1845. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1845. deren Laſtenzahl.	1845. davon beladen Schiffe.	1845. davon beladen Laſten.	1845. mit Ballaſt Schiffe.	1845. mit Ballaſt Laſten.
Dänemark	7	354	7	354	—	—	9	521	9	521	—	—
	30	1,386	29	1,280	1	106	34	1,850	34	1,850	—	—
Mecklenburg . . .	69	9,715	44	6,234	25	3,481	40	5,231	39	5,097	1	134
	105	15,358	105	15,358	—	—	11	1,302	11	1,302	—	—
Hanſeſtädte . . .	2	105	1	60	1	45	2	91	2	91	—	—
	21	1,279	21	1,279	—	—	7	446	7	446	—	—
Rußland	2	198	2	198	—	—	1	140	1	140	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden	6	424	6	424	—	—	1	60	—	—	1	60
	2	112	2	112	—	—	2	335	1	63	1	272
Norwegen	18	963	17	927	1	36	24	1,420	23	1,387	1	33
	16	864	16	864	—	—	21	995	20	941	1	54
Großbritannien . .	536	56,188	409	40,917	127	15,271	423	40,428	330	30,789	93	9,639
	444	43,012	438	42,866	6	146	404	36,428	395	35,573	9	855
Hannover	49	2,843	43	2,472	6	371	58	3,796	48	3,031	10	765
	176	9,153	176	9,153	—	—	162	8,389	162	8,389	—	—

Oldenburg . . .	5	235	4	198	1	37	—	—	—	—	—	—
	13	653	13	653	—	—	4	195	4	195	—	—
Niederlande . . .	17	1,246	13	1,051	4	195	16	1,081	14	878	2	203
	16	860	16	860	—	—	12	539	12	539	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	68	1	68	—	—	1	60	1	60	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	111	—	—	1	111	8	1,034	2	288	6	746
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	351	—	—	1	351
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	711	72,271	546	52,835	165	19,436	574	52,768	46 6	41,934	108	10,834
Summa { Ausgegangen	825	72,856	817	72,493	8	363	667	51,924	649	49,646	18	2,278
Summa	1,536	145,127	1,363	125,328	173	19,799	1,241	104,692	1,115	91,580	126	13,112
Preußen	1,290	188,374	880	112,054	410	76,320	1,246	179,330	950	121,606	296	57,724
	1,151	166,016	1,150	165,875	1	141	1,301	187,038	1,301	187,038	—	—
Summa	2,441	354,390	2,030	277,929	411	76,461	2,547	366,368	2,251	308,644	296	57,724
Summa { Eingegangen	2,001	260,645	1,426	164,889	575	95,756	1,820	232,098	1,416	163,540	404	68,558
Summa { Ausgegangen	1,976	238,872	1,967	238,368	9	504	1,968	238,962	1,950	236,684	18	2,278
Summa Summarum	3,977	499,517	3,393	403,257	584	96,260	3,788	471,060	3,366	400,224	422	70,836

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	8. Hannover.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . .	1	12	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—
	2	48	2	48	—	—	1	36	1	36	—	—
Mecklenburg . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	140	1	140	—	—	1	41	—	—	1	41
Großbritannien . .	—	—	—	—	—	—	1	64	—	—	1	64
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	88	4,106	32	1,418	56	2,688	91	3,782	52	2,253	39	1,529
	42	2,238	41	2,196	1	42	45	2,929	45	2,929	—	—

Oldenburg	1	60	—	—	1	60	1	31	—	—	1	31
	1	44	1	44	—	—	2	90	2	90	—	—
Niederlande . . .	1	52	1	52	—	—	1	38	1	38	—	—
	2	86	2	86	—	—	1	33	1	33	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	91	4,230	34	1,482	57	2,748	94	3,915	53	2,291	41	1,624
Summa { Ausgegangen	48	2,556	47	2,514	1	42	50	3,129	49	3,088	1	41
Summa	139	6,786	81	3,996	58	2,790	144	7,044	102	5,379	42	1,665
Preußen	1	36	—	—	1	36	—	—	—	—	—	—
	3	185	3	185	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	4	221	3	185	1	36	—	—	—	—	—	—
Summa } Eingegangen	92	4,266	34	1,482	58	2,784	94	3,915	53	2,291	41	1,624
Summa } Ausgegangen	51	2,741	50	2,699	1	42	50	3,129	49	3,088	1	41
Summa Summarum	143	7,007	84	4,181	59	2,826	144	7,044	102	5,379	42	1,665

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	9. Oldenburg.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	1	32	—	—	1	32	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	2	70	—	—	2	70	9	516	—	—	9	516
	4	183	4	183	—	—	7	302	7	302	—	—

Oldenburg	15	683	1	40	14	643	21	940	4	115	17	825
	11	421	11	421	—	—	26	1,124	26	1,124	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	2	80	2	80	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	18	785	1	40	17	745	30	1,456	4	115	26	1,341
Summa { Ausgegangen	15	604	15	604	—	—	35	1,506	35	1,506	—	—
Summa	33	1,389	16	644	17	745	65	2,962	39	1,621	26	1,341
Preußen	1	181	—	—	1	181	—	—	—	—	—	—
4*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	1	181	—	—	1	181	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	19	966	1	40	18	926	30	1,456	4	115	26	1,341
Summa { Ausgegangen	15	604	15	604	—	—	35	1,506	35	1,506	—	—
Summa Summarum	34	1,570	16	644	18	926	65	2,962	39	1,621	26	1,341

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen. 10. Niederlande. 1846. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen Schiffe.	davon beladen Laſten.	mit Ballaſt Schiffe.	mit Ballaſt Laſten.	1845. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen Schiffe.	davon beladen Laſten.	mit Ballaſt Schiffe.	mit Ballaſt Laſten.
Dänemark . . .	3	106	3	106	—	—	3	156	3	156	—	—
	17	956	17	956	—	—	13	529	13	529	—	—
Mecklenburg . . .	4	504	1	138	3	366	—	—	—	—	—	—
	11	1,376	11	1,376	—	—	6	667	6	667	—	—
Hanſeſtädte . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	200	5	200	—	—	1	46	1	46	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	58	1	58	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	—	—	—	—	—	—	1	49	1	49	—	—
	2	119	2	119	—	—	2	119	2	119	—	—
Norwegen . . .	3	660	—	—	3	660	—	—	—	—	—	—
	34	2,042	34	2,042	—	—	15	694	15	694	—	—
Großbritannien . .	—	—	—	—	—	—	5	424	1	83	4	341
	6	507	6	507	—	—	6	422	6	422	—	—
Hannover . . .	36	1,901	20	953	16	948	35	2,236	24	1,370	11	866
	69	3,735	69	3,735	—	—	47	3,011	46	2,914	1	97

Oldenburg . . .	1	38	1	38	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	167	3	167	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	253	15,672	148	8,569	105	7,103	212	12,743	144	8,823	68	3,920
	301	18,506	300	18,425	1	81	257	15,301	255	15,251	2	50
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	1	81	—	—	1	81
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	300	18,881	173	9,804	127	9,077	257	15,689	173	10,481	84	5,208
Summa { Ausgegangen	449	27,666	448	27,585	1	81	348	20,839	345	20,692	3	147
Summa	749	46,547	621	37,389	128	9,158	605	36,528	518	31,173	87	5,355
Preußen	124	12,066	60	5,138	64	6,928	46	4,841	24	2,604	22	2,237
	179	16,430	179	16,430	—	—	72	7,225	72	7,225	—	—
Summa	303	28,496	239	21,568	64	6,928	118	12,066	96	9,829	22	2,237
Summa { Eingegangen	424	30,947	233	14,942	191	16,005	303	20,530	197	13,085	106	7,445
Summa { Ausgeganger	628	44,096	627	44,015	1	81	420	28,064	417	27,917	3	147
Summa Summarum	1,052	75,043	860	58,957	192	16,086	723	48,594	614	44,002	109	7,592

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	11. Belgien.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	4	148	4	148	—	—	1	176	—	—	1	176
	17	1,065	17	1,065	—	—	15	917	15	917	—	—
Mecklenburg . . .	2	249	—	—	2	249	5	585	—	—	5	585
	3	489	3	489	—	—	4	543	4	543	—	—
Hanſeſtädte . . .	—	—	—	—	—	—	1	198	—	—	1	198
	1	83	1	83	—	—	1	45	1	45	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	1	59	1	59	—	—	1	77	1	77	—	—
	1	59	1	59	—	—	1	118	1	118	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	1	45	1	45	—	—
	6	355	6	355	—	—	6	365	6	365	—	—
Großbritannien . .	1	74	1	74	—	—	—	—	—	—	—	—
	4	403	4	403	—	—	6	493	6	493	—	—
Hannover	34	1,878	21	1,067	13	811	27	1,856	10	538	17	1,318
	31	1,511	31	1,511	—	—	38	2,089	38	2,089	—	—

Oldenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande	18	1,236	3	121	15	1,115	10	517	6	281	4	236
	13	740	13	740	—	—	12	713	12	713	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	57	1	57	—	—	1	60	1	60	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	60	3,644	30	1,469	30	2,175	47	3,504	19	991	28	2,513
Summa { Ausgegangen	77	4,762	77	4,762	—	—	84	5,343	84	5,343	—	—
Summa	137	8,406	107	6,231	30	2,175	131	8,847	103	6,334	28	2,513
Preußen	81	9,688	26	3,251	55	6,437	38	5,483	4	686	34	4,797
	107	11,765	107	11,765	—	—	61	6,669	61	6,669	—	—
Summa	188	21,453	133	15,016	55	6,437	99	12,152	65	7,355	34	4,797
Summa { Eingegangen	141	13,332	56	4,720	85	8,612	85	8,987	23	1,677	62	7,310
Summa { Ausgegangen	184	16,527	184	16,527	—	—	145	12,012	145	12,012	—	—
Summa Summarum	325	29,859	240	21,247	85	8,612	230	20,999	168	13,689	62	7,310

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeschiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin sie gegangen.											
	12. Frankreich.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl.	davon beladen		mit Ballast		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl.	davon beladen		mit Ballast	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Dänemark	—	—	—	—	—	—	1	36	1	36	—	—
	4	426	4	426	—	—	2	231	2	231	—	—
Mecklenburg	1	156	—	—	1	156	3	274	2	135	1	139
	22	3,486	22	3,486	—	—	18	2,624	18	2,624	—	—
Hanseſtädte	—	—	—	—	—	—	1	151	1	151	—	—
	2	435	2	435	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	1	309	1	309	—	—	1	250	1	250	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden	1	75	1	75	—	—	—	—	—	—	—	—
	6	1,220	6	1,220	—	—	2	152	2	152	—	—
Norwegen	1	39	—	—	1	39	1	126	1	126	—	—
	4	488	4	488	—	—	5	597	5	597	—	—
Großbritannien	1	87	—	—	1	87	1	81	—	—	1	81
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	6	461	2	214	4	247	6	446	6	446	—	—
	17	1,177	17	1,177	—	—	7	588	7	588	—	—

Oldenburg . . .	1	40	1	40	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	168	3	168	—	—	3	249	3	249	—	—
Niederlande . . .	15	1,031	12	830	3	201	4	221	2	117	2	104
	25	1,606	25	1,606	—	—	12	837	12	837	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	20	1,330	13	801	7	529	40	2,584	11	684	29	1,900
	19	1,273	19	1,273	—	—	40	2,576	40	2,576	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	47	3,528	30	2,269	17	1,259	58	4,169	25	1,945	33	2,224
Summa { Ausgegangen	102	10,279	102	10,279	—	—	89	7,854	89	7,854	—	—
Summa	149	13,807	132	12,548	17	1,259	147	12,023	114	9,799	33	2,224
Preußen	97	16,971	23	3,143	74	13,828	48	7,787	23	2 605	25	5,182
	234	36,762	234	36,762	—	—	108	17,501	108	17,501	—	—
Summa	331	53,733	257	39,905	74	13,828	156	25,288	131	20,106	25	5,182
Summa } Eingegangen	144	20,499	53	5,412	91	15,087	106	11,956	48	4,550	58	7,406
Summa } Ausgegangen	336	47,041	336	47,041	—	—	197	25,355	197	25,355	—	—
Summa Summarum	480	67,540	389	52,453	91	15,087	303	37,311	245	29,905	58	7,406

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	13. Portugal und Spanien.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	4	326	4	326	—	..	1	54	1	54	—	—
	1	65	1	65	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburg . . .	3	435	2	291	1	144	—	—	—	—	—	—
	1	144	1	144	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	1	85	1	85	—	—	1	81	1	81	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	1	139	1	139	—	—	1	92	1	92	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	2	135	2	135	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	—	—	—	—	—	—	1	71	1	71	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oldenburg . . .	1	87	1	87	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	10	1,072	9	928	1	144	6	433	6	433	—	—
Summa { Ausgegangen	2	209	2	209	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	12	1,281	11	1,137	1	144	6	433	6	433	—	—
Preußen	56	9,771	55	9,648	1	123	27	4,808	27	4,808	—	—
	13	2,038	13	2,038	—	—	4	621	4	621	—	—
Summa	69	11,809	68	11,686	1	123	31	5,429	31	5,429	—	—
Summa { Eingegangen	66	10,843	61	10,576	2	267	33	5,241	33	5,241	—	—
Summa { Ausgegangen	15	2,247	15	2,247	—	—	4	621	4	621	—	—
Summa Summarum	81	13,090	76	12,823	2	267	37	5,862	37	5,862	—	—

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen.											
	14. Italien.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	4	287	4	287	—	—	5	396	5	396	—	—
Mecklenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	1	97	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	—	—	—	—	—	—	2	334	2	334	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	1	85	1	85	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	1	111	1	111	—	—	10	1,312	10	1,312	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Eingegangen	7	580	7	580	—	—	17	2,042	17	2,042	—	—
Summa Ausgegangen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	7	580	7	580	—	—	17	2,042	17	2,042	—	—
Preußen	1	181	1	181	—	—	1	137	1	137	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	1	181	1	181	—	—	1	137	1	137	—	—
Summa Eingegangen	8	761	8	761	—	—	18	2,179	18	2,179	—	—
Summa Ausgegangen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Summarum	8	761	8	761	—	—	18	2,179	18	2,179	—	—

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin ſie gegangen. 15. Nord-Amerika. 1846. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1846. deren Laſtenzahl.	1846. davon beladen Schiffe.	1846. davon beladen Laſten.	1846. mit Ballaſt Schiffe.	1846. mit Ballaſt Laſten.	1845. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1845. deren Laſtenzahl.	1845. davon beladen Schiffe.	1845. davon beladen Laſten.	1845. mit Ballaſt Schiffe.	1845. mit Ballaſt Laſten.
Dänemark . . .	2	352	2	352	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	1	188	1	188	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	2	524	2	524	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	287	—	—	1	287
Schweden . . .	6	1,134	6	1,134	—	—	18	3,440	18	3,440	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	1	166	1	166	—	—	2	264	2	264	—	—
	1	166	—	—	1	166	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	2	239	2	239	—	—	6	1,325	6	1,325	—	—
	1	81	1	81	—	—	2	247	2	247	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	12	2,079	12	2,079	—	—	28	5,553	28	5,553	—	—
Summa { Ausgegangen	2	247	1	81	1	166	3	534	2	247	1	287
Summa	14	2,326	13	2,160	1	166	31	6,087	30	5,800	1	287
Preußen	6	1,044	6	1,044	—	—	8	1,252	8	1,252	—	—
	2	189	1	39	1	150	2	314	1	137	1	177
Summa	8	1,233	7	1,083	1	150	10	1,566	9	1,389	1	177
Summa { Eingegangen	18	3,123	18	3,123	—	—	36	6,805	36	6,805	—	—
Summa { Ausgegangen	4	436	2	120	2	316	5	848	3	384	2	464
Summa Summarum	22	3,559	20	3,243	2	316	41	7,653	39	7,189	2	464

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeschiffe.	Länder, aus welchen die Schiffe gekommen oder wohin sie gegangen.											
	16. Brasilien.											
	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl.	davon beladen		mit Ballast		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Lastenzahl.	davon beladen		mit Ballast	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Dänemark . . .	3	402	3	402	—	—	1	101	1	101	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	59	1	59	—	—
Mecklenburg . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hansestädte . . .	2	429	2	429	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	3	781	3	781	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	9	1,942	9	1,942	—	—	8	1,677	8	1,677	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	2	261	2	261	—	—	12	2,049	12	2,049	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover	2	252	2	252	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	1	116	1	116	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	1	146	1	146	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	22	4,213	22	4,213	—	—	22	3,943	22	3,943	—	—
Summa { Ausgegangen	—	—	—	—	—	—	1	59	1	59	—	—
Summa	22	4,213	22	4,213	—	—	23	4,002	23	4,002	—	—
Preußen	2	413	2	413	—	—	2	438	2	438	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	2	413	2	413	—	—	2	438	2	438	—	—
Summa { Eingegangen	24	4,626	24	4,626	—	—	24	4,381	24	4,381	—	—
Summa { Ausgegangen	—	—	—	—	—	—	1	59	1	59	—	—
Summa Summarum	24	4,626	24	4,626	—	—	25	4,440	25	4,440		

17. Aus und nach anderen fremden Staaten.

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	3	346	3	346	—	—	3	372	3	372	—	—
	8	1,440	8	1,440	—	—	10	1,554	10	1,554	—	—
Mecklenburg . . .	3	472	3	472	—	—	3	515	3	515	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanſeſtädte . . .	2	361	2	361	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	177	1	177	—	—	1	198	1	198	—	—
Rußland	2	458	2	458	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	215	1	215	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	3	382	3	382	—	—	4	373	4	373	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien . .	1	150	1	150	—	—	—	—	—	—	—	—
	2	226	2	226	—	—	1	173	1	173	—	—
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	77	1	77	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	1	234	1	234	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	15	2,403	15	2,403	—	—	10	1,260	10	1,260	—	—
Summa { Ausgegangen	13	2,135	13	2,135	—	—	12	1,925	12	1,925	—	—
Summa	28	4,538	28	4,538	—	—	22	3,185	22	3,185	—	—
Preußen	10	1,464	10	1,464	—	—	6	839	6	839	—	—
	6	1,132	5	1,023	1	109	8	1,445	7	1,143	1	302
Summa	16	2,596	15	2,487	1	109	14	2,284	13	1,982	1	302
Summa { Eingegangen	25	3,867	25	3,867	—	—	16	2,099	16	2,099	—	—
Summa { Ausgegangen	19	3,267	18	3,158	1	109	20	3,370	19	3,068	1	302
Summa Summarum	44	7,134	43	7,025	1	109	36	5,469	35	5,167	1	302

18. Summa aus und nach fremden Staaten.

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	1846. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1846. deren Laſtenzahl.	1846. davon beladen: Schiffe.	1846. davon beladen: Laſten.	1846. mit Ballaſt: Schiffe.	1846. mit Ballaſt: Laſten.	1845. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1845. deren Laſtenzahl.	1845. davon beladen: Schiffe.	1845. davon beladen: Laſten.	1845. mit Ballaſt: Schiffe.	1845. mit Ballaſt: Laſten.
Dänemark . . .	421	17,676	168	7,159	253	10,511	479	18,982	207	7,927	272	11,055
	444	17,515	306	14,706	108	2,809	466	19,013	357	16,699	109	2,314
Mecklenburg . . .	168	23,756	54	7,503	114	16,253	77	8,735	57	6,649	20	2,086
	165	23,723	154	22,305	11	1,418	70	8,827	48	6,208	22	2,619
Hanſeſtädte . . .	52	3,433	38	2,586	14	847	34	1,944	27	1,457	7	487
	52	3,289	46	2,811	6	478	35	2,086	31	1,757	4	329
Rußland	56	5,124	33	3,514	23	1,610	50	4,720	26	3,040	24	1,680
	50	4,545	6	464	44	4,081	50	4,726	3	537	47	4,189
Schweden . . .	165	11,171	159	10,393	6	778	124	10,434	120	10,191	4	243
	164	11,506	45	3,135	119	8,371	129	10,646	38	2,552	91	8,094
Norwegen . . .	449	15,896	434	14,820	15	1,076	355	12,806	346	12,434	9	372
	452	16,698	276	10,922	176	5,776	367	13,439	166	6,724	201	6,715
Großbritannien . .	585	61,560	423	42,174	162	19,386	482	46,789	348	33,425	134	13,364
	585	61,140	451	44,191	134	16,949	482	46,592	414	37,233	68	9,359
Hannover . . .	389	19,270	244	11,897	145	7,373	381	19,665	240	12,184	141	7,481
	390	20,020	379	19,592	11	428	371	19,409	364	19,181	7	228

Olbenburg . . .	61	3,095	36	1,854	25	1,241	71	3,639	44	2,270	27	1,369
. . .	60	3,133	58	3,012	2	121	72	3,712	72	3,712	—	—
Niederlande . . .	394	24,172	247	14,628	147	9,544	322	18,686	222	13,030	100	5,656
. .	374	22,676	369	22,341	5	335	324	18,849	319	18,623	5	226
Belgien	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
Frankreich . . .	21	1,398	14	869	7	529	44	2,875	44	894	30	1,981
	21	1,398	21	1,398	—	—	44	2,875	44	2,875	—	—
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	1	111	1	111	—	—	10	1,312	10	1,312	—	—
	1	111	—	—	1	111	10	1,312	2	288	8	1,024
Nord-Amerika . .	4	619	4	619	—	—	6	1,325	6	1,325	—	—
	4	619	4	81	3	538	6	1,325	2	247	4	1,078
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Eingegangen	2,766	187,275	1,855	118,127	911	69,148	2,436	151,962	1,668	106,188	768	45,774
Summa Ausgegangen	2,732	186,373	2,112	144,958	620	41,415	2,427	152,861	1,861	116,686	566	36,175
Summa	5,498	373,648	3,967	263,085	1,531	110,563	4,863	304,823	3,529	222,874	1,334	81,949
Preußen	2,225	268,004	1,247	146,625	978	121,379	1,943	235,612	1,267	149,214	676	86,398
	2,234	261,019	2,152	253,338	82	7,681	1,967	239,090	1,925	236,067	42	3,023
Summa	4,459	529,023	3,399	399,963	1,060	129,060	3,910	474,702	3,192	385,281	718	89,421
Summa Eingegangen	4,991	455,279	3,102	264,752	1,889	190,527	4,379	387,574	2,935	255,402	1,444	132,172
Summa Ausgegangen	4,966	447,392	4,264	398,296	702	49,096	4,394	391,951	3,786	352,753	608	39,198
Summa Summarum	9,957	902,671	7,366	663,048	2,591	239,623	8,773	779,525	6,721	608,155	2,052	171,370

19. Nach und von Preußiſchen Häfen.

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	1846. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1846. deren Laſtenzahl.	1846. davon beladen Schiffe.	1846. davon beladen Laſten.	1846. mit Ballaſt Schiffe.	1846. mit Ballaſt Laſten.	1845. Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	1845. deren Laſtenzahl.	1845. davon beladen Schiffe.	1845. davon beladen Laſten.	1845. mit Ballaſt Schiffe.	1845. mit Ballaſt Laſten.
Dänemark . . .	6	563	1	44	5	519	6	382	—	—	6	382
	8	692	2	134	6	558	10	503	3	71	7	432
Mecklenburg . . .	2	331	—	—	2	331	2	181	1	65	1	116
	3	467	—	—	3	467	3	468	—	—	3	468
Hanſeſtädte . . .	1	46	—	—	1	46	4	140	1	35	3	105
	1	46	—	—	1	46	2	70	1	35	1	35
Rußland	—	—	—	—	—	—	2	119	1	59	1	60
	1	44	—	—	1	44	1	59	1	59	—	—
Schweden . . .	1	42	—	—	1	42	2	138	1	77	1	61
	1	42	—	—	1	42	3	224	1	77	2	147
Norwegen . . .	18	611	—	—	18	611	8	226	—	—	8	226
	16	586	2	45	14	541	2	76	1	30	1	46
Großbritannien . .	28	3,110	—	—	28	3,110	29	3,138	2	293	27	2,845
	25	3,067	1	180	24	2,887	33	3,784	2	268	31	3,516
Hannover	16	816	1	30	15	786	25	1,426	3	145	22	1,281
	14	688	2	67	12	621	22	1,165	1	46	21	1,119

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	4	252	1	70	3	182
	—	—	—	—	—	—	4	252	1	70	3	182
Niederlande . . .	12	698	1	31	11	667	16	945	—	—	16	945
	18	956	6	264	12	692	13	816	—	—	13	816
Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	—	1	34	—	—	1	34
	—	—	—	—	—	—	1	34	—	—	1	34
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	84	6,217	3	105	81	6,112	99	6,981	10	744	89	6,237
Summa { Ausgegangen	87	6,588	13	690	74	5,898	94	7,451	11	656	83	6,795
Summa	171	12,805	16	795	155	12,010	193	14,432	21	1,400	172	13,032
Preußen	815	56,185	438	19,228	377	36,957	1,252	82,047	758	38,867	494	43,180
	742	51,657	381	15,415	361	36,242	1,207	84,228	638	36,435	569	47,793
Summa	1,557	107,842	819	34,643	738	73,199	2,459	166,275	1,396	75,302	1,063	90,973
Summa { Eingegangen	899	62,402	441	19,333	458	43,069	1,351	89,028	768	39,611	583	49,417
Summa { Ausgegangen	829	58,245	394	16,105	435	42,140	1,301	91,679	649	37,091	652	54,588
Summa Summarum	1,728	120,647	835	35,438	893	85,209	2,652	180,707	1,417	76,702	1,235	104,005

20. Summa Summarum.

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	1846.						1845.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	427	18,233	169	7,203	258	11,030	485	19,364	207	7,927	278	11,437
	422	18,207	308	14.840	114	3,367	476	19,516	360	16,770	116	2,746
Mecklenburg . .	170	24,087	54	7,503	116	16,584	79	8,916	58	6,714	21	2,202
	168	24,190	154	22,305	14	1,885	73	9,295	48	6,208	25	3,087
Hanſeſtädte . . .	53	3,479	38	2,586	15	893	38	2,084	28	1,492	10	592
	53	3,335	46	2,811	7	524	37	2,156	32	1,792	5	364
Rußland	56	5,124	33	3,514	23	1,610	52	4,839	27	3,099	25	1,740
	51	4.589	6	464	45	4,125	51	4,785	4	596	47	4,189
Schweden . . .	166	11,213	159	10,393	7	820	126	10,572	121	10,268	5	304
	165	11,548	45	3,135	120	8,413	132	10,870	39	2,629	93	8,241
Norwegen . . .	467	16,507	434	14,820	33	1,687	363	13,032	346	12,434	17	598
	468	17,284	278	10,967	190	6,317	369	13,515	167	6,754	202	6,761
Großbritannien . .	613	64,670	423	42,174	190	22,496	511	49,927	350	33,718	161	16,209
	610	64,207	452	44,371	158	19,836	515	50.376	416	37,501	99	12,875
Hannover	405	20,086	245	11,927	160	8,159	406	21,091	243	12,329	163	8,762
	404	20,708	381	19,659	23	1,049	393	20,574	365	19,227	28	1,347

Oldenburg . . .	61	3,095	36	1,854	25	1,241	75	3,891	45	2,340	30	1,551
	60	3,133	58	3,012	2	121	76	3,964	73	3,782	3	182
Niederlande . . .	406	24,870	248	14,659	158	10,211	338	19,631	222	13,030	116	6,601
	392	23,632	375	22,605	17	1,027	337	19,665	319	18,623	18	1,042
Belgien	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
Frankreich . . .	21	1,398	14	869	7	529	45	2,909	14	894	31	2,015
	21	1,398	21	1,398	—	—	45	2,909	44	2,875	1	34
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	1	111	1	111	—	—	10	1,312	10	1,312	—	—
	1	111	—	—	1	111	10	1,312	2	288	8	1,024
Nord-Amerika . .	4	619	4	619	—	—	6	1,325	6	1,325	—	—
	4	619	1	81	3	538	6	1,325	2	247	4	1,078
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa Eingegangen	2,850	193,492	1,858	118,232	992	75,260	2,535	158,943	1,678	106,932	857	52,011
Summa Ausgegangen	2,819	192,961	2,125	145,648	694	47,313	2,521	160,312	1,872	117,342	649	42,970
Summa	5,669	386,453	3,983	263,880	1,686	122,573	5,056	319,255	3,550	224,274	1,506	94,981
Preußen	3,040	324,189	1,685	165,853	1,355	158,336	3,195	317,659	2,025	188,081	1,170	129,578
	2,976	312,676	2,533	268,753	443	43,923	3,174	323,318	2,563	272,502	611	50,816
Summa	6,016	636,865	4,218	434,606	1,798	202,259	6,369	640,977	4,588	460,583	1,781	180,394
Summa Eingegangen	5,890	517,681	3,543	284,085	2,347	233,596	5,730	476,602	3,703	295,013	2,027	181,589
Summa Ausgegangen	5,795	505,637	4,658	414,401	1,137	91,236	5,695	483,630	4,435	389,844	1,260	93,786
Summa Summarum	11,685	1,023318	8,201	698,486	3,484	324,832	11,425	960,232	8,138	684,857	3,287	275,375

Nationalität der ein- und ausgegangenen Seeſchiffe.	Ueberhaupt ſind gegen das Jahr 1845 im Jahre 1846.											
	Mehr.						Weniger.					
	Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt		Summa der ein- und ausgegangenen Schiffe.	deren Laſtenzahl.	davon beladen		mit Ballaſt	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Dänemark . . .	—	—	—	—	—	—	58	1,131	38	724	20	407
	—	—	—	—	—	621	54	1,309	52	1,930	2	
Mecklenburg . . .	91	15,171	—	789	95	14,382	—	—	4	—	—	—
	95	14,895	106	16,097	—	—	—	—	—	—	11	1,202
Hanſeſtädte . . .	15	1,395	10	1,094	5	301	—	—	—	—	—	—
	16	1,179	14	1,019	2	460	—	—	—	—	—	—
Rußland	4	285	6	415	—	—	—	—	—	—	2	130
	—	—	2	—	—	—	—	196	—	132	2	64
Schweden . . .	40	641	38	125	2	516	—	—	—	—	—	—
	33	678	6	506	27	172	—	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	104	3,475	88	2,386	16	1,089	—	—	—	—	—	—
	99	3,769	111	4,213	—	—	—	—	—	—	12	444
Großbritannien . .	102	14,743	73	8,456	29	6,287	—	—	—	—	—	—
	95	13,831	36	6,870	59	6,961	—	—	—	—	—	—
Hannover	—	—	2	—	—	—	1	1,005	—	402	3	603
	11	134	16	432	—	—	—	—	—	—	5	298

Oldenburg . . .	—	—	—	—	—	—	14	796	9	486	5	310
	—	—	—	—	—	—	16	831	15	770	1	61
Niederlande . . .	68	5,239	16	1,629	42	3,610	—	—	—	—	—	—
	55	3,967	56	3,982	—	—	—	—	—	—	1	15
Belgien	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	50	1	50	—	—
Frankreich . .	—	—	—	—	—	—	24	1,511	—	25	24	1,486
	—	—	—	—	—	—	24	1,511	23	1,477	1	34
Portugal und Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	9	1,201	9	1,201	—	—
	—	—	—	—	—	—	9	1,201	2	288	7	913
Nord-Amerika . .	—	—	—	—	—	—	2	706	2	706	—	—
	—	—	—	—	—	—	2	706	1	166	1	540
Braſilien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere fremde Staaten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Eingegangen	315	34,549	180	11,300	135	23,249	—	—	—	—	—	—
Summa { Ausgegangen	298	32,649	253	28,306	45	4,343	—	—	—	—	—	—
Summa	613	67,198	433	39,606	180	27,592	—	—	—	—	—	—
Preußen	—	6,530	—	—	185	28,758	155	—	340	22,228	—	—
	—	—	—	—	—	—	198	10,642	30	3,749	168	6,893
Summa	—	—	—	—	17	21,865	353	4,112	370	25,977	—	—
Summa { Eingegangen	160	41,079	—	—	320	52,007	—	—	160	10,928	—	—
Summa { Ausgegangen	100	22,007	223	24,557	—	—	—	—	—	—	123	2,550
Summa Summarum	260	63,086	63	13,629	197	49,457	—	—	—	—		

Digitized by Google

Beilage III.

Nachweiſung

des Beſtandes der zur Rhederei in den Preußiſchen Oſtſee-häfen im Jahre 1805 und 1815 bis 1846 gehörenden Seeſchiffe.

	1805.		1815.		1816.	
	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Regierungs-Bezirk Königsberg	117	17,627	99	10,609	75	8,773
und zwar Königsberg u. Braunsberg	82	12,327	32	4,170	—	—
und zwar Pillau	10	1,145	8	1,080	—	—
und zwar Memel	25	4,155	59	5,359	—	—
Regierungs-Bezirk Danzig .	135	27,138	96	19,423	99	20,424
und zwar Elbing	21	2,870	17	1,930	—	—
und zwar Danzig	114	24,268	79	17,493	—	—
Regierungs-Bezirk Stettin .	411	35,250	231	19,993	234	20,653
" " Cöslin .	—	—	—	—	56	3,522
	1806.					
" " Stralſund	439	26,879	296	23,623	307	24,412
und zwar Stralſund	264	17,424	142	11,515	—	—
und zwar Greifswalde	91	4,614	45	2,830	—	—
und zwar Wolgaſt	69	4,264	44	3,452	—	—
und zwar Barth	15	577	65	5,826	—	—
Zuſammen .	1102	106,894	722	73,648	771	77,784

1817.		1818.		1819.		1820.		1821.		1822.	
Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
80	8,609	84	10,122	85	10,273	80	9,885	74	9,387	64	8,692
—	—	—	—	—	—	38	4,181	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	13	1,745	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	29	3,959	—	—	—	—
98	20,570	92	19,437	87	18,429	81	17,402	76	16,412	74	15,304
—	—	—	—	—	—	16	1,795	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	65	15,607	—	—	—	—
255	22,125	249	24,292	247	23,939	235	22,799	237	23,567	247	23,567
56	3,683	55	3,379	53	2,819	48	2,377	48	2,393	43	1,981
302	24,480	252	19,443	251	19,383	261	19,972	239	17,267	233	17,519
—	—	—	—	—	—	105	7,579	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	50	3,420	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	47	3,881	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	59	5,092	—	—	—	—
791	79,467	732	76,673	723	74,843	705	72,435	674	69,026	661	67,063

	1823.		1824.		1825.	
	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Regierungs-Bezirk Königsberg .	63	8,754	60	7,869	60	7,613
und zwar { Königsberg u. Braunsberg	—	—	—	—	13	1,617
Pillau	—	—	—	—	11	1,767
Memel	—	—	—	—	36	4,229
Regierungs-Bezirk Danzig . .	69	14,045	68	12,937	79	13,739
und zwar { Elbing	—	—	—	—	12	1,430
Danzig	—	—	—	—	67	12,309
Regierungs-Bezirk Stettin . .	233	22,158	225	20,856	220	20,559
" " **Cöslin** . .	37	1,752	36	2,023	32	1,724
" " **Stralſund** .	227	16,758	213	16,272	185	14,372
und zwar { Stralſund	—	—	—	—	82	6,235
Greifswalde	—	—	—	—	41	2,957
Wolgaſt	—	—	—	—	21	1,626
Barth	—	—	—	—	41	3,554
Zuſammen .	629	63,467	602	59,957	576	58,007

1826.		1827.		1828.		1829.		1830.		1831.	
Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten	Schiffe.	Laſten.
64	8,672	67	9,285	67	9,583	69	10,443	73	10,763	73	10,360
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	17,112	90	18,036	95	19,174	96	19,036	95	19,164	96	19,088
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
230	22,808	241	25,024	238	25,057	235	25,014	244	25,460	252	26,398
28	1,637	34	2,764	35	2,792	39	3,045	39	2,909	41	3,181
180	14,164	191	15,622	196	15,828	191	15,880	192	16,783	200	17,960
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
589	64,393	623	70,731	631	72,434	630	73,418	643	75,079	662	76,987

Digitized by Google

			1832.		1833.		1834.	
			Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
Regierungs-Bezirk Königsberg .			70	10,965	70	11,066	67	10,604
und zwar	Königsberg u. Braunsberg		21	3,236	—	—	—	—
	Pillau		13	2389	—	—	—	—
	Memel		36	5,340	—	—	—	—
Regierungs-Bezirk Danzig . .			94	18,607	83	17,114	73	15,547
und zwar	Elbing		19	3,062	—	—	—	—
	Danzig		75	15,545	—	—	—	—
Regierungs-Bezirk Stettin . .			256	27,146	243	25,769	229	24,299
" " Cöslin . .			42	3,255	43	3,182	50	3,324
" " Stralſund .			203	18,426	207	19,223	197	18,377
und zwar	Stralſund		81	7,535	—	—	—	—
	Greifswalde		56	4,451	—	—	—	—
	Wolgaſt		22	2,071	—	—	—	—
	Barth		44	4,369	—	—	—	—
		Zuſammen .	665	78,399	646	76,354	616	72,151

1835.		1836.		1837.		1838.		1839.	
Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
66	10,648	67	11,523	73	13,040	88	15,739	99	18,103
—	—	—	—	21	3,088	—	—	—	—
—	—	—	—	5	768	—	—	—	—
—	—	—	—	47	9,184	—	—	—	—
70	14,710	67	14,300	68	13,932	67	13,434	77	14,910
—	—	—	—	7	1,240	—	—	—	—
—	—	—	—	61	12,692	—	—	—	—
240	25,192	226	23,877	231	24,923	230	25,353	271	31,550
48	3,682	45	3,553	44	3,873	47	4,733	49	5,024
193	18,201	186	17,720	188	17,928	185	18,838	187	19,153
—	—	—	—	69	6,569	—	—	—	—
—	—	—	—	50	4,794	—	—	—	—
—	—	—	—	25	2,196	—	—	—	—
—	—	—	—	44	4,369	—	—	—	—
617	72,433	591	70,973	604	73,696	647	78,097	683	88,740

	1840. Schiffe.	1840. Laſten.	1841. Schiffe.	1841. Laſten.
Regierungs-Bezirk Königsberg . .	111	20,312	122	22,156
und zwar { Königsberg und Braunsberg .	—	—	—	—
Pillau	—	—	—	—
Memel	—	—	—	—
Regierungs-Bezirk Danzig	79	15,318	89	16,361
und zwar { Elbing	—	—	—	—
Danzig	—	—	—	—
Regierungs-Bezirk Stettin	277	34,397	278	34,816
" " Cöslin	53	5,652	59	7,416
" " Stralſund . . .	205	21,171	237	24,599
und zwar { Stralſund	—	—	—	—
Greifswalde	—	—	—	—
Wolgaſt	—	—	—	—
Barth	—	—	—	—
Zuſammen .	725	96,850	785	105,348

1842.		1843.		1844.		1845.		1846.	
				(* Darunter Dampfſchiffe.)					
Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.
119	21,681	111	19,418	115	20,674	120	20,905	132	23,345
				* 4	108	* 4	108	* 5	157
—	—	31	4,200	—	—	—	—	—	—
—	—	3	409	—	—	—	—	—	—
—	—	77	14,809	—	—	—	—	—	—
87	16,702	88	16,930	84	16,011	89	17,041	100	19,009
				* 3	63	* 3	63	* 4	143
—	—	11	1,906	—	—	—	—	—	—
—	—	77	15,024	—	—	—	—	—	—
297	37,326	295	36,379	284	35,243	266	33,459	316	36,044
				* 8	301	* 8	285	* 7	266
57	7,847	56	8,002	58	7,672	63	7,268	51	7,337
239	25,235	240	25,408	231	25,141	219	24,129	314	27,915
				* 1	36	* 1	36	* 1	36
—	—	97	9,403	—	—	—	—	—	—
—	—	59	5,850	—	—	—	—	—	—
—	—	30	3,704	—	—	—	—	—	—
—	—	54	6,451	—	—	—	—	—	—
799	108,791	790	106,137	772	104,741	757	102,802	913	113,650
				* 16	508	* 16	492	* 17	602

	Schiffe.	Laſten.
In Folge der von 1846 ab ſtattgefundenen anderweiten Feſtſetzung, daß die Schiffe von 25 Laſten Tragfähigkeit und darüber den Seeſchiffen, und alle kleineren Schiffe den Küſtenfahrern beigezählt werden ſollen, ſind bei den Seeſchiffen der Oſtſee im Ganzen gegen 1845 in Zugang gekommen	121	4,340
Werden dieſe der richtigen Balance wegen, hier abgeſetzt, ſo bleiben	792	109,310
und gehören hiervon:		
dem Regierungs-Bezirk Königsberg	132	23,345
" " " Danzig	97	18,858
" " " Stettin	269	34,353
" " " Cöslin	65	7,603
" " " Stralſund	229	25,151
Summa wie oben .	792	109,310

Beilage IV.

Ueberſicht der Küſtenfahrzeuge der Preußiſchen Rhederei an der Oſtſee.

Regierungs-Bezirk.	1842. Schiffszahl.	1842. Laſten.	1843. Schiffszahl.	1843. Laſten.	1844. Schiffszahl.	1844. Laſten.	1845. Schiffszahl.	1845. Laſten.	1846. Schiffszahl.	1846. Laſten.
Königsberg	4	111	3	80	2	53	1	11	1	11
Danzig .	6	140	7	166	7	210	7	223	4	73
Stettin .	124	2,870	142	3,151	165	3,466	210	4,093	176	2,616
Cöslin .	55	747	57	762	66	840	55	692	71	1,008
Stralſund .	325	5,748	333	5,879	350	6,103	356	6,117	274	3,421
Zuſammen .	514	9,616	542	10,038	590	10,672	629	11,136	526	7,129

		Schiffszahl.	Laſten.
	pro 1846 excl. der nach der Ueberſicht I. bei den Seeſchiffen in Zugang gekommenen . .	121	4,340
	werden dieſe, der Balance mit dem Nachweis für 1845 et retro wegen, zugerechnet ꝛc., ſo ſtellt ſich die Zahl der Küſtenfahrer auf	647	11,469
	und würden hiervon treffen:		
auf den Regierungs-Bezirk	Königsberg	1	11
" " " "	Danzig	7	223
" " " "	Stettin	223	4,308
" " " "	Cöslin	57	742
" " " "	Stralſund	359	6,185
	Summa wie vor .	647	11,469

Beilage V.

Nachweiſung

der in Preußiſchen Häfen eingelaufenen und aus Preußiſchen Häfen ausgelaufenen beladenen nationalen und fremden Schiffe, mit Ausſchluß des Küſtenverkehrs, während der Jahre 1834 bis 1846.

		Nationale		Fremde		von je 100 Laſten treffen auf	
		Schiffe.	Laſten.	Schiffe.	Laſten.	nationale Schiffe.	fremde Schiffe.
1834	Eingang .	965	82,502	850	42,775	66	34
	Ausgang .	1,756	162,233	1,165	74,869	68	32
1835	Eingang .	1,034	89,665	788	39,478	69	31
	Ausgang .	1,681	150,579	1,089	67,024	69	31
1836	Eingang .	1,153	97,143	876	44,808	68	32
	Ausgang .	2,015	184,884	1,868	116,217	61	39
1837	Eingang .	1,190	96,027	1,017	50,903	65	35
	Ausgang .	2,046	174,174	2,327	138,793	56	44
1838	Eingang .	1,110	90,282	951	52,278	63	37
	Ausgang .	2,215	192,856	2,214	146,198	57	43
1839	Eingang .	1,545	116,712	1,188	67,074	64	36
	Ausgang .	2,382	228,838	2,708	176.697	56	44
1840	Eingang .	1,656	141,688	1,568	90,507	61	39
	Ausgang .	2,459	245,066	2,873	193,215	56	44
1841	Eingang .	1,703	145,405	1,578	99,733	59	41
	Ausgang .	2,480	238,262	2,596	175,296	58	42
1842	Eingang .	1,408	114,158	1,563	91,818	55	45
	Ausgang .	2,289	198,566	2,895	175,902	53	47
1843	Eingang .	2,135	159,322	1,611	101,827	61	39
	Ausgang .	2,617	231,389	2,812	171,714	57	43
1844	Eingang .	1,802	125,457	1,786	102,536	55	45
	Ausgang .	2,706	245,624	2,874	192,487	56	44
1845	Eingang .	2,025	188,081	1,678	106,932	64	36
	Ausgang .	2,563	272,502	1,872	117,342	70	30
1846	Eingang .	1,685	165,853	1,858	118,232	58	42
	Ausgang .	2,533	268,753	2,125	145,648	65	35

Digitized by Google

Regierungs-Bezirk.	Am 1. Januar 1846 waren vorhanden: Seeschiffe.	von Ladungsfähigkeit nach Normallasten von 4000 Pfd.	Bemannung	durch Neu…: Seeschiffe.	mit Lasten.
	Stck.	Lastenzahl.	Kopfzahl		
Königsberg . .	116 4	20,797 $\frac{1}{2}$ 107 $\frac{2}{3}$	1,215 25	15 —	3,13[illegible] —
Danzig . . .	86 3	16,978 63	971 18	10 —	2,30[illegible] —
Stettin . . .	258 8	33,174 $\frac{1}{4}$ 285	2,187 60	22 —	2,83[illegible] —
Cöslin . . .	63 —	7,268 —	478 —	1 —	7[illegible] —
Stralſund . .	218 1	24,093 36	1,732 7	24 —	2,167 —
Summa Segelſchiffe " Dampfſchiffe	741 16	102,310 $\frac{3}{4}$ 491 $\frac{2}{3}$	6,583 110	72 —	10,509 —
Summa Summarum	757	102,802 $\frac{5}{12}$	6,693	72	10,509

I. See-

...ın.	Im Laufe des Jahres 1846 sind hinzugekommen.														
	durch Erwerbung aus fremden Staaten.			durch Erwerbung aus anderen Regierungs-Bezirken.			durch neue Vermessung.			durch Uebergang aus der Zahl der Küsten-Fahrzeuge.			Summa.		
Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten	Bemannung.	Seeschiffe.	mit Lasten.	Bemannung.
155	1	55	6	1	110	8	—	49	—	—	—	—	17	3,347	169
—	1	49	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	49	5
122	1	150	11	2	293	17	—	10	—	2	71	10	15	2,824	160
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	114	22	3	114	22
160	—	—	—	1	54	5	—	29	—	51	1,766	120	74	4,679	285
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	1	260	10	—	—	—	—	—	—	—	339	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
155	—	—	—	2	83	7	—	2	—	86	2,787½	234	112	5,039½	396
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600	2	205	17	7	800	47	—	90	—	139	4,624½	364	220	16,228½	1,028
—	1	49	5	—	—	—	—	—	—	3	114	22	4	163	27
600	3	354	22	7	800	47	—	90	—	142	4,738½	386	224	16,391½	1,055

ſchiffe.

durch B... in der See... Binnenw...	
Seeſchiffe.	mit Laſten.
6 —	95... —
4 —	64... —
13 —	1,38... —
—	—

Regierungs-Bezirk.	Am 1. Januar 1846 waren vorhanden			durch Neub...	
	Küſten-Fahrzeuge.	von Ladungsfähigkeit nach Normal-laſten von 4000 Pfd.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Laſten.
	Stck.	Laſtenzahl.	Kopfzahl.		
Königsberg . .	1 —	11 —	2 —	1 —	16 —
Danzig . . .	4 3	109 114	16 22	— —	— —
Stettin . . .	210 —	4,093½ —	426 —	13 —	283 —
Cöslin . . .	55 —	691½ —	119 —	2 —	41 —
Stralſund . .	354 2	6,088¼ 29	759 9	8 —	137 —
Summa Segelſchiffe " Dampfſchiffe	624 5	10,993¼ 143	1,322 31	24 —	477 —
Summa Summarum	629	11,136¼	1,353	24	477

II. Küſten=
(von 25 Laſten Trag=

	Im Laufe des Jahres 1846 ſind hinzugekommen.														
an.	durch Erwerbung aus fremden Staaten.			durch Erwerbung aus anderen Regierungs-Bezirken.			durch neue Vermeſſung.			durch Uebergang aus der Zahl der Seeſchiffe.			Summa.		
Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Laſten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Laſten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Laſten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Laſten.	Bemannung.	Fahrzeuge.	mit Laſten.	Bemannung.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	19	4	—	—	—	2	34	11	3	53	15
26	1	9	2	—	—	—	—	4	—	3	56	8	17	352	36
—	—	—	—	2	29	9	—	—	—	1	19	4	3	48	13
6	—	—	—	2	39	3	—	—	—	14	266	40	18	346	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	23	2	9	161	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	1	9	2	2	39	3	—	5	—	18	345	50	45	875	107
—	—	—	—	3	48	13	—	—	—	3	53	15	6	101	28
52	1	9	2	5	87	16	—	5	—	21	398	65	51	976	135

Fahrz
fähigkeit

durch in der S Binnen	
Fahrzeuge.	mit Laſten.
—	
—	
—	
—	
—	
—	
1	

Digitized by Google

Österreichische Nationalbibliothek
+Z162926608

Digitized by Google